This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

NEW YORK
BROADWAY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3080
.B51 W12

Die Entscheidungsgründe

zu dem Schiedsspruche

in der

Berlin-Dresdener Eisenbahnsache.

Die Entſcheidungsgründe

zu dem Schiedsſpruche

in der

Berlin-Dresdener Eiſenbahnſache.

Ein Beitrag

zur Lehre von der Auslegung der Verträge

von

Dr. Carl Georg Wächter.

Feſtſchrift

zur

Vierten Säcularfeier

der

Univerſität Tübingen.

Leipzig.

Fues's Verlag (R. Reisland).

1877.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY
H 4523.

Der

Eberhard-Karls Universität

zu

Tübingen

bei deren Vierter Säcularfeier

gewidmet.

Inhaltsübersicht.

I.

Seite

Der Gegenstand des Streites; die Verhandlungen über denselben; seine Entscheidung, § 1 . . . . . 2—6

II.

Der Staatsvertrag vom 6. Juli 1872; besonders der Art. 14 desselben; Beweis, daß die Wirksamkeit und Geltung des Vertrages gefallen ist, § 2, 3 . . . . . 6—12

III.

Der Preußische Vertrag mit der Actiengesellschaft vom 5. Februar 1877; sein Verhältniß zum Staatsvertrage von 1872 überhaupt, § 4, 5 . . . . . 13—15

IV.

Beurtheilung der von den Entscheidungsgründen versuchten Auslegung des Staatsvertrages an sich und in seinem Verhältnisse zum Preußischen Vertrag von 1877.

1. Der entscheidende allgemeine Grundsatz für Auslegung der Verträge, § 6 16

2. Der Staatsvertrag enthält nicht, wie die Entscheidungsgründe behaupten, noch einen zweiten vorbereitenden Vertrag, ein pactum de contrahendo; jedenfalls nicht einen wirksamen, § 7, 8 . . . . 17—19

3. Der Staatsvertrag hat nicht, wie die Entscheidungsgründe annehmen, die Eigenschaft eines Gesellschaftsvertrages im völkerrechtlichen Sinne, § 9 . . . . . 19—24

4. Aber auch aus einer solchen Eigenschaft würden sich nicht die Consequenzen ergeben, welche von den Entscheidungsgründen daraus gezogen werden, § 10 24

5. Die allgemeine Zusage der Förderung des Bahnunternehmens ist zu unbestimmt, deshalb bedeutungslos, § 11 25

Seite

6. Durch die von den Entscheidungsgründen versuchte Specialisirung dieser Zusage werden die Grenzen einer zulässigen Auslegung weit überschritten, § 12 . . . . . 25—28

7. Insbesondere werden diese Grenzen durch die Specialisirung überschritten

A. In Betreff der angeblichen Verbindlichkeit Sachsens, der sofortigen Uebertragung des Bahnbetriebes auf Preußen zuzustimmen, also an Stelle der Actiengesellschaft dem Preußischen Staat die Concession zur Verwaltung und zum Betrieb der Bahn auch auf Sächsischer Strecke zu ertheilen. Denn

a. der maaßgebende Grundsatz über Ertheilung der Concession an einen neuen Concessionär ist, wie die Entscheidungsgründe richtig ausführen, für jede der beiden Regierungen die vollste Freiheit in der Wahl der zu concessionirenden Person, namentlich, was die Entscheidungsgründe mit Unrecht in Abrede ziehen, auch dann, wenn einer der Contrahenten des Staatsvertrages die Concession für sich verlangt, § 13, 14 . . . . . 28—32

b. Die Maaßnahmen, welche Sachsen zur Erhaltung der Bahn zu treffen bereit war, stehen dem Staatsvertrage weit näher, als der von Preußen zu diesem Zwecke eingeschlagene Weg, § 15, 16 . 32—38

c. Sachsen hatte wirklich triftige Gründe, dem Preußischen Vertrage nicht zuzustimmen, § 17 . . . . . 38—43

B. In Betreff des § 10 des Preußischen Vertrages. Der Widerspruch desselben mit dem Staatsvertrage und dem Rechte Sachsens, § 18 . . . . . 44—48

Schlußbemerkung.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung schlossen unter dem 6. Julius 1872 miteinander einen die Berlin-Dresdener Eisenbahn betreffenden Staatsvertrag ab, über dessen Sinn und Tragweite später zwischen beiden Regierungen Meinungsverschiedenheiten entstanden, ein Streit, welcher durch den Spruch eines vom Bundesrathe bestimmten Schiedsgerichtes, des Oberappellations-Gerichtes der freien Hansestädte, unter dem 28. Jun. 1877 entschieden wurde.

Die Streitigkeit hat dadurch ihre Erledigung gefunden.

Allein der Spruch des Schiedsgerichtes, welcher mit seinen ausführlichen Entscheidungsgründen durch die Presse veröffentlicht wurde, hat noch eine andere, weitergehende Bedeutung. Die Ansichten und Entscheidungen eines mit Recht so hoch angesehenen Gerichtshofes sind überhaupt für die deutsche Rechtswissenschaft und Praxis von großer Bedeutung, und von besonderem Einflusse könnten in dieser Beziehung namentlich die vorliegenden Entscheidungsgründe des Schiedsspruches werden. Sie beziehen sich hauptsächlich auf die wichtige Lehre von der Auslegung der Verträge überhaupt und insbesondere der Staatsverträge, und werden dabei auf Grundsätze geführt, welche mehr als bedenklich erscheinen. Hiernach wird der Versuch einer wissenschaftlichen Prüfung jener Entscheidungsgründe einer Rechtfertigung nicht bedürfen; auch wird es dem Sächsischen Juristen nicht zu verdenken sein, wenn er die in der Widmung dieser Schrift bezeichnete Gelegenheit, schon jetzt den Versuch zu veröffentlichen, in einer Sache benützt, in welcher er schon bei dem ersten Durchlesen der Entscheidungsgründe die Ueberzeugung gewinnen mußte, daß Sachsen durchaus seinen Rechten und Pflichten gemäß gehandelt hatte.

I.

Der Streitgegenstand; die Verhandlungen über denselben und seine Entscheidung.

§ 1.

Um dem Leser ein selbstständiges Urtheil über unsere Ansicht zu ermöglichen, ist zunächst Folgendes über den Sachverhalt in möglichster Kürze voranzuschicken.

Im Jahre 1872 hatte sich eine Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn von Berlin nach Dresden gebildet. Die Königlich Preußische Regierung ertheilte der Gesellschaft die zu dem Unternehmen erforderliche Concession für die Strecke der Bahn auf Preußischem Gebiet (ungefähr $\frac{2}{3}$ der Bahnlinie), und auch von der Königlich Sächsischen Regierung wurde in einem Staatsvertrage, welchen beide Regierungen unter dem 6. Julius 1872 über die der Gesellschaft aufzuerlegenden Bedingungen und über das Verhältniß der Regierungen zum Unternehmen der Gesellschaft schlossen (s. unten § 2), die Concession für das Sächsische Gebiet (ungefähr $\frac{1}{3}$ der Bahnlinie) zugesagt, eine Zusage, welche durch ein Königliches Decret vom 27. September 1872 vollzogen wurde. Die Eisenbahn wurde hierauf von der Actiengesellschaft im Jahre 1876 innerhalb der in der Concession festgesetzten Frist zum Betriebe fertig gestellt und in Betrieb gesetzt.

Allein es ergab sich bald, daß die sehr verschuldete Actiengesellschaft wegen Mangels an den erforderlichen Mitteln nicht im Stande sein werde, den Betrieb der Bahn fortzusetzen und die noch

nöthige Vollendung von einzelnen Bauten und Ausstattungen der Bahn zu bewerkstelligen. Der Ausbruch eines Concurses über die Gesellschaft stand unvermeidlich bevor, wenn man ihr nicht auf eine außerordentliche Weise zu Hülfe kommen würde.

Die Preußische Regierung, welche ein ganz besonderes Interesse an der Erhaltung der Bahn hatte, war zur Gewährung einer solchen Hülfe durch Leistung einer Zinsgarantie für weitere von der Gesellschaft aufzunehmende Anlehen und durch Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn bereit. Es wurde darüber von Königlich Preußischen Commissarien mit der Gesellschaft unter dem 18. Juni 1876 vorläufig ein Vertrag verabredet, an dessen Stelle ein von der Preußischen Staatsregierung mit der Gesellschaft unter dem 5. Februar 1877 geschlossener Vertrag trat, nach welchem namentlich die Gesellschaft sofort für immer die Verwaltung und den Betrieb der Bahn auf den Preußischen Staat übertragen und der Letztere berechtigt sein soll, nach Ablauf von 15 Jahren die Uebertragung des Eigenthums der ganzen Bahn von der Gesellschaft zu verlangen (vergl. unten § 4).

Aber auch die Sächsische Regierung war bereit gewesen, der Gesellschaft die nöthige außerordentliche Hülfe zu gewähren. Schon im Februar 1876 wendete sich die Eisenbahngesellschaft an die Sächsische Regierung, um mit ihr einen Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes der Bahn auf ihrer ganzen Strecke abzuschließen. Allein die Sache zerschlug sich, da die Sächsische Regierung in Verhandlungen mit der Gesellschaft nicht ohne Vorwissen und Zustimmung der Preußischen Regierung eintreten wollte, die Gesellschaft aber, als sie hiernach sich an das Preußische Handelsministerium wegen dessen Zustimmung zu dem beabsichtigten Vertrage gewendet hatte, den Bescheid erhielt, daß das Preußische Staatsministerium die Ueberlassung des Betriebes der Berlin-Dresdener Eisenbahn an die Sächsischen Staatsbahnen mit Rücksicht auf die öffentlichen Verkehrs-Interessen für unzulässig erachte.

Nicht sehr lange darauf, unter dem 19. Juni 1876, wurde die Sächsische Regierung von der Preußischen benachrichtigt, daß sie mit der Eisenbahngesellschaft wegen des Abschlusses eines Zinsgarantie- und Betriebsüberlassungs-Vertrages in Verhandlung getreten

sei, und zugleich angegangen, das Sächsischerseits erforderliche Einverständniß mit dem Abschlusse eines Betriebsüberlassungsvertrages zwischen der Preußischen Regierung und der Eisenbahngesellschaft zu erklären. Die Sächsische Regierung erwiderte jedoch, außer Stande zu sein, zu einem solchen Vertrage ihre Zustimmung zu geben, erkannte übrigens dabei durchaus an, daß eine Unterstützung der Actiengesellschaft, um deren Concurs und völligen Zusammenbruch zu vermeiden, sehr wünschenswerth sei und daß die nothwendige Vereinbarung beider Regierungen über die desfalls zu treffenden Maaßregeln leicht ausführbar gewesen wäre. Sie war aber auch von ihrer Seite noch zu einer eingreifenden Hülfe bereit, als im Spätjahr 1876 die Direction der Eisenbahngesellschaft die Anfrage an sie richtete, ob sie geneigt sei, auf den Ankauf der Berlin-Dresdener Bahn zu reflectiren. Die Sächsische Regierung war nicht abgeneigt, auf diese Anfrage, jedoch nur in Beschränkung auf die in Sachsen gelegene Bahnstrecke, einzugehen und diese Strecke anzukaufen, um dadurch den der Gesellschaft drohenden Concurs abzuwenden, indem dann die Gesellschaft des Ausbaues der kostspieligen Dresdener Bahnhofsbauten überhoben und, auch wenn von der Preußischen Regierung die Preußische Bahnstrecke nicht angekauft würde, die Mittel zu den auf der Preußischen Strecke noch nöthigen Bauten erlangen würde.

Die Sächsische Regierung legte daher unter dem 6. September 1876 die Angelegenheit der Preußischen Regierung vor, indem sie anerkannte, daß die Ausführbarkeit des Ankaufsplans von der Geneigtheit der Preußischen Regierung, zu demselben ihre Genehmigung zu geben, und von der Voraussetzung abhänge, daß vorher mit der Letzteren eine Vereinbarung über Sicherstellung der Forterhaltung der Bahn auf Preußischem Gebiete und über Herstellung eines gemeinschaftlichen einheitlichen Betriebes der ganzen Bahn zu Stande kommen würde. Allein Preußen sprach die alleinige Verwaltung und Leitung des Betriebes der ganzen Bahn an, und nahm ein Recht dazu unter Berufung auf den Staatsvertrag von 1872 in Anspruch, während Sachsen in seinen Interessen und Rechten sich wesentlich verletzt erachtete, wenn auf der Sächsischen Strecke Betrieb und Verwaltung der Bahn nicht in die Hände der

Sächsischen Staatsverwaltung kommen würde, und dabei auszuführen suchte, daß ein Recht der Preußischen Regierung auf den alleinigen Betrieb der ganzen Bahn aus dem genannten Staatsvertrage nicht gefolgert, und die Berechtigung Sachsens, die Zustimmung zu einem Betriebsüberlassungs-Vertrag zwischen Preußen und der Eisenbahngesellschaft zu versagen, nicht in Abrede gezogen werden könne.

Allein die Verhandlungen beider Regierungen, welche sich bis in das Jahr 1877 hinzogen, führten zu keinem Erfolg. Die Note der Sächsischen Regierung vom 2. Februar 1877, in welcher sie sich u. A. wiederholt bereit erklärte, in Verhandlung über den Ankauf der Sächsischen Strecke zu treten, um einer Katastrophe des Unternehmens möglichst vorzubeugen, war die letzte, und wenige Tage darauf schloß die Preußische Regierung ohne vorherige Verständigung mit Sachsen den oben angeführten Vertrag vom 5. Februar 1877 mit der Eisenbahngesellschaft ab.

Es handelte sich nun von der vor das Schiedsgericht gebrachten Frage, ob die Sächsische Regierung verpflichtet sei, zu diesem Vertrage, somit namentlich zum sofortigen bleibenden Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Eisenbahn auf die Preußische Regierung, ihre erforderliche Zustimmung zu geben.

Das Schiedsgericht entschied unter dem 28. Jun. 1877 dahin, „daß die Königlich Sächsische Regierung für verpflichtet zu erachten sei, zu dem von der Königlich Preußischen Regierung mit der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft unter dem 5. Febr. d. J. vereinbarten Vertrage ihre Zustimmung zu ertheilen, jedoch mit der Maaßgabe, daß die ihr nach dem Staatsvertrage vom 6. Jul. 1872 zustehenden Rechte nicht geschmälert werden, und insonderheit der § 12 des Vertrags vom 5. Februar" (über diesen vgl. unten S. 13 Note 4) „der Königlich Sächsischen Regierung gegenüber nicht in Wirksamkeit trete".

Auf dieses Resultat kam das Schiedsgericht durch eine überraschende Interpretation des Staatsvertrages von 1872, die auf Grundsätze gebaut ist, welche unseres Erachtens von der Wissenschaft entschieden zu bekämpfen sein werden.

Um Dieses nachzuweisen, wird es am Geeignetsten sein, zuerst den Staatsvertrag von 1872 an und für sich in Betrachtung zu

ziehen, seine Voraussetzungen und seinen Inhalt festzustellen und die Consequenzen nachzuweisen, welche sich daraus für den Fall der Unfähigkeit der Eisenbahngesellschaft, die Bahn zu halten, ergeben würden, und dann erst auf die Frage über das Verhältniß des Staatsvertrages zu dem Vertrage, welchen die Preußische Regierung am 5. Februar 1877 mit der Eisenbahngesellschaft schloß (und den wir im Folgenden im Gegensatze zum Staatsvertrage von 1872 durch Preußischen Vertrag bezeichnen werden) einzugehen. Die näher zu besprechenden dem Schiedsspruch beigegebenen Entscheidungsgründe werden wir in der Regel blos durch Entscheidungsgründe bezeichnen.

II.

Der Staatsvertrag vom 6. Juli 1872.

Beweis, daß seine Wirksamkeit und Geltung gefallen ist.

§ 2.

Im Eingange des von der Königlich Preußischen Regierung mit der Königlich Sächsischen im Jahre 1872 geschlossenen Staatsvertrages wird nach Erwähnung des Wunsches der hohen Regenten beider Staaten, die zwischen ihren Staatsgebieten bereits bestehenden Eisenbahnverbindungen durch Herstellung einer directen Eisenbahn von Berlin nach Dresden zu erweitern, bemerkt, daß die beiderseitigen Bevollmächtigten zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung unter Vorbehalt der Ratification über folgende Punkte (17 Artikel) übereingekommen seien.

Der Art. 1 sagt: „Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung verpflichten sich gegenseitig, die Herstellung einer directen Eisenbahn von Berlin nach Dresden zu gestatten und zu fördern. Zu diesem Behufe wird die Königlich Sächsische Regierung die Concession für den Bau und Betrieb der im Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke derselben Gesellschaft ertheilen, welche

die Concession für den im Preußischen Gebiete belegenen Theil der Bahn bereits erhalten hat."

Der Art. 2 bestimmt, daß die Gesellschaft ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen zu nehmen und in Bezug auf alle Maaßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solche und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preußischen Regierung zu ressortiren habe.

Die folgenden Artikel handeln vom Bau und Betrieb der Bahn durch die Actiengesellschaft, von der ihr zu ertheilenden Concession und von ihren Rechten und Pflichten und dem Rechtsverhältnisse beider Regierungen zu dem Unternehmen der Gesellschaft. Auf besondere Ereignisse, welche etwa nach der Herstellung und dem begonnenen Betriebe der Bahn eintreten könnten, enthält der Vertrag keine Beziehung, mit Ausnahme des von dem Ankaufe der Bahn handelnden Art. 14.

Dieser für die Sache sehr bedeutsame Artikel[1]) bezieht sich auf das Recht der Regierungen, die von der Gesellschaft hergestellte

---

[1]) Der Art. 14 besteht in 2 Absätzen und geht dahin:

„Die beiden vertragenden Regierungen werden Sich der Gesellschaft gegenüber das Recht vorbehalten, die auf Ihren betheiligten Gebieten belegenen Strecken der Bahn nach Maaßgabe der Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zu erwerben. Es soll jedoch, ungeachtet einer etwa eintretenden Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der Bahn, eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben nicht eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen."

„Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn ankaufen, die Königlich Sächsische Regierung aber von dem Ihr der Gesellschaft gegenüber zustehenden Ankaufsrechte nicht gleichzeitig Gebrauch machen würde, gewährt die Königlich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufes auf der anschließenden Sächsischen Strecke nach Maaßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, behält sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nach-

Berlin-Dresdener Eisenbahn anzukaufen, und auf die aus einem solchen Kaufe sich ergebenden Verhältnisse zwischen beiden Regierungen. Ueber den Sinn des Artikels waren die Letzteren in einem wichtigen Punkte sehr verschiedener Ansicht. Die Entscheidungsgründe des Schiedsspruches aber traten durchaus der von Sachsen vertheidigten Auslegung sehr mit Recht bei; denn es kann keinen Zweifel leiden, daß der übrigens schon an sich klare Artikel wirklich den Sinn hat, welcher von Sachsen entwickelt wurde, und es wird genügen, in dieser Beziehung auf die Ausführungen in den Entscheidungsgründen zu verweisen.

Nach dieser Auslegung gehen die Bestimmungen der zwei Absätze des Art. 14 dahin:

Erster Absatz: Die beiden Regierungen werden sich der Gesellschaft gegenüber das Recht vorbehalten, nach Verlauf von 30 Jahren von Eröffnung des Betriebes der Bahn an, die auf ihren

---

dem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft worden, nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an Sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dieselbe erworben hat, unter Vergütung der von der Königlich Preußischen Regierung inzwischen etwa ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der fraglichen Bahn in ihrer gesammten Ausdehnung der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Sächsische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben."

Hierbei ist zu bemerken, daß das angeführte Preußische Gesetz vom 3. November 1838 über Unternehmungen der Gesellschaften, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigen, im § 42 bestimmt, daß dem Staate vorbehalten bleibe, das Eigenthum der betreffenden Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, aber derselbe die Abtretung nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, fordern könne. Am Schlusse des § 42 werden sodann unter Nr. 4 die Grundsätze festgestellt, nach denen die Entschädigung der Gesellschaft zu erfolgen hat. — Die Worte im Anfang des zweiten Absatzes des Art. 14 („die Königlich Sächsische . . . machen würde"), die wir unten durch Zwischensatz bezeichnen werden, haben wir gesperrt setzen lassen; s. auch Note 3.

Gebieten belegenen Strecken der Bahn nach den Bestimmungen des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 zu erwerben; nur soll wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine Verständigung zwischen beiden Regierungen Platz greifen.

Dieser erste Absatz hat unverkennbar den Sinn, daß jeder Regierung nach 30 Jahren das Recht zustehen soll, die je auf ihrem Gebiete gelegene Strecke der Bahn durch Ankauf ins Eigenthum zu erwerben und auf der betreffenden Strecke den Betrieb und die Verwaltung der Bahn zu übernehmen, daß daher auch die Sächsische Regierung nach 30 Jahren das Recht habe, die Bahn auf der Sächsischen Strecke anzukaufen und in Verwaltung zu nehmen, so daß dann zwei Bahnverwaltungen unter Voraussetzung einer Verständigung über Erhaltung eines einheitlichen Fahrbetriebes eintreten würden[2]).

Zweiter Absatz: Erst für den Fall, daß nach 30 Jahren die Preußische Regierung die in ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn ankaufen, die Sächsische aber von dem ihr der Gesellschaft gegenüber zustehenden Rechte **nicht** gleichzeitig Gebrauch machen würde, wird der Preußischen Regierung auch in Beziehung auf die Sächsische Strecke das Recht des Ankaufs nach Maaßgabe des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838, somit auch der Betrieb und die Verwaltung der ganzen Bahn eingeräumt; nur soll solchenfalls der Sächsischen Regierung die Befugniß verbleiben, das Eigenthum der in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke jederzeit wieder an sich zu ziehen, aber wenn Letzteres geschieht, dann doch die Verwaltung und Leitung des Betriebes der Bahn in ihrer gesammten Ausdehnung der Preußischen Regierung verbleiben.

---

[2]) Ganz so fassen auch die Entscheidungsgründe den Sinn des Abs. 1 auf. Die Preußische Regierung legte die „Erhaltung eines einheitlichen Betriebes" unrichtig dahin aus, daß darunter ein für die ganze Bahn auf beiden Strecken in eine Hand gelegter Betrieb zu verstehen sei; dieses wird in den Entscheidungsgründen des Schiedsspruches treffend widerlegt.

Hiernach soll also dem Staatsvertrage zufolge nach 30 Jahren nur dann der Preußischen Regierung das Recht auf den Betrieb der ganzen Bahn zukommen, wenn die Sächsische Regierung von ihrem im ersten Absatz vorbehaltenen Rechte des Ankaufes der Sächsischen Strecke nicht Gebrauch macht; es soll also die Sächsische Regierung das Recht haben, wenn von der Preußischen Regierung nach 30 Jahren der auf Preußischem Gebiet belegene Theil der Bahn angekauft wird, durch gleichzeitigen Ankauf der Sächsischen Strecke den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der auf Sächsischem Gebiete liegenden Bahn auf Preußen durchaus zu verhindern[3]).

§ 3.

Aus dem im Vorstehenden dargelegten Inhalt des Staatsvertrages ergiebt sich, daß der Vertrag lediglich die Gründung einer

---

[3]) Der erste Absatz des Art. 14 und die Stelle des zweiten Absatzes, welche wir gesperrt drucken ließen (s. Note 1), kamen auf den Antrag der Sächsischen Regierung in den Staats-Vertrag. Nach dem von der Preußischen Regierung bei den Verhandlungen über den Staatsvertrag vorgelegten Entwurfe sollte der Art. 14 blos den zweiten Absatz, und zwar ohne den gesperrt gedruckten Zwischensatz, enthalten, so daß Sachsen den Uebergang des Eigenthums und des Betriebes der ganzen Bahn auf Preußen nicht durch einen Ankauf der Sächsischen Strecke hätte verhindern können. Die Sächsische Regierung erklärte sich aber entschieden dagegen, um es in der Hand zu haben, durch Ankauf der Sächsischen Strecke den Betrieb und die Verwaltung der Bahn auf dieser Strecke sich zu sichern, und so wurde auf ihren Antrag der nunmehrige erste Absatz des Artikels und der mehrgenannte Zwischensatz im zweiten Absatze in den Vertrag aufgenommen. — Ganz damit übereinstimmend bestimmte die von Sachsen der Actiengesellschaft ertheilte Concession in § 24, daß die Sächsische Staatsregierung sich das Recht vorbehalte, die auf ihrem Gebiete liegende Strecke der Bahn nach Maaßgabe des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 (also nach 30 Jahren) zu erwerben, daß aber, wenn die Preußische Regierung die in ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn ankaufen, die Sächsische Regierung aber von ihrem Ankaufsrechte nicht gleichzeitig Gebrauch machen sollte, die Letztere das Recht des Ankaufes auch der auf Sächsischem Gebiete liegenden Strecke der Preußischen Regierung abzutreten habe.

Eisenbahn von Berlin nach Dresden durch eine Actiengesellschaft zum Gegenstand hat und blos auf diesen Fall sich bezieht, daß ihm durchaus die Voraussetzung zu Grunde liegt, diese Gesellschaft werde den Bau der Bahn vollenden, sie in Betrieb setzen und im Betrieb derselben bleiben (eine Voraussetzung, welche im Jahre 1872 bei den damaligen Geldverhältnissen und den glänzenden Vorstellungen, die man sich von der Zukunft machte, sehr natürlich war), und daß dann nach 30 Jahren jede der beiden Regierungen das Recht haben soll, die auf ihrem Gebiete liegende Strecke der Bahn von der Gesellschaft anzukaufen und zwar nach einem Ankaufspreise, der sich dem Preußischen Gesetz vom 3. November 1838 zufolge nach den Dividenden bestimmt, welche die Actionäre in den letzten fünf Jahren erhielten.

Diese Voraussetzungen aber, auf welche der Staatsvertrag allein gebaut ist, sind gefallen, da schon nach wenigen Jahren die Actiengesellschaft sich außer Stand erklären mußte, die Bahn zu behaupten und ihren Betrieb fortzuführen. Der Gegenstand, auf den sich der Staatsvertrag allein bezog, existirt nicht mehr; der Bestand des Verhältnisses (des Unternehmens der Actiengesellschaft), auf welchen der ganze Staatsvertrag berechnet war, ist unmöglich geworden; — daß unter solchen Umständen der Staatsvertrag jede Wirksamkeit gegen seine Contrahenten verloren hat und er als gefallen zu betrachten ist, kann nicht in Zweifel gezogen werden (vgl. auch S. 12).

Freilich konnte die Eisenbahn durch eine außerordentliche Hülfe erhalten werden. Allein eine solche Hülfe ist dem Staatsvertrage völlig fremd. Bei ihm hatte man die Möglichkeit einer später eintretenden Katastrophe gar nicht im Auge; er enthält daher weder direct noch indirect eventuelle Bestimmungen für einen solchen Fall; es wird in ihm, wie die Entscheidungsgründe selbst sagen, die Eventualität einer nöthigen Rettung des Bahnunternehmens in einer Nothlage „weder berührt noch vorausgesetzt". Es kann daher aus dem Staatsvertrage so, wie er vorliegt, eine Verbindlichkeit eines der Contrahenten zu einer außerordentlichen Hülfe die etwa erforderliche Zustimmung zu geben, in keiner Weise gefolgert werden. Vielmehr war es, wenn die Contrahenten unter ganz geänderten Verhältnissen

geneigt waren, durch eine außerordentliche Hülfe die Bahn zu halten, ganz Sache einer neuen, für jeden Theil völlig freien, Vereinbarung, zu welcher die Hand zu bieten kein Theil verbunden war.

Hiernach mußte schon aus den vorstehend ausgeführten Gründen die Anforderung Preußens an Sachsen zurückgewiesen werden.

Im Wesentlichen auf die gleiche Weise argumentirte auch die Sächsische Regierung, und die Entscheidungsgründe des Schiedsspruches geben zu, daß wenn Sinn und Absicht des Staatsvertrages in der oben ausgeführten Weise aufzufassen ist, die von Sachsen daraus gezogene Folge ohne Weiteres zugegeben werden müsse. Sie sagen: „Hätte der Staatsvertrag keinen anderen Zweck gehabt, als zwischen den beiden Regierungen festzustellen, daß und mit welchen Modalitäten man einer bestimmten Privatgesellschaft die Herstellung und den Betrieb einer Eisenbahn Berlin-Dresden gestatten will, so wäre in der That mit der vollen Gewährung dessen, was eben dieser Gesellschaft regierungsseitig für den Bau und Betrieb der Bahn zugesagt war, der Staatsvertrag für die ersten 30 Jahre als erfüllt anzusehen; nur wenn dieselbe Gesellschaft den Betrieb 30 Jahre fortgesetzt hätte, käme Art. 14 zur Anwendung; bräche sie vorher zusammen, so bliebe kein Gegenstand vertragsmäßiger Verpflichtung zwischen den beiden Regierungen mehr übrig; die etwaige Aufnahme und Erhaltung des Unternehmens auf einem anderen Wege als dem des unmöglich gewordenen Betriebes durch die ursprünglich concessionirte Gesellschaft, konnte nur durch eine von der früheren ganz unabhängige neue Verständigung der beiden Regierungen herbeigeführt werden."

Bei diesem ganz richtig gezogenen Resultate mußte unseres Erachtens stehen geblieben und demselben gemäß die Entscheidung gegeben werden, daß der Staatsvertrag, wie oben ausgeführt wurde, wirklich nur die beschränkte Beziehung hat, aus welcher nach den Entscheidungsgründen das angeführte Resultat folgen würde.

Allein die Entscheidungsgründe erklären diese Auffassung des Staatsvertrages für eine zu eng begrenzte, welche nicht für die richtige erachtet werden könne, und kommen auf eine viel weiter gehende Auffassung und Auslegung des Staatsvertrages, aus welcher die

Verbindlichkeit der Sächsischen Regierung, zum Preußischen Vertrag vom 5. Februar 1877 ihre Zustimmung zu geben, folgen soll.

Es ist daher zunächst auf den letzteren Vertrag und sein Verhältniß zum Staatsvertrage überhaupt und dann noch auf die von den Entscheidungsgründen versuchte Interpretation des Staatsvertrages näher einzugehen.

III.

Der Preußische Vertrag mit der Actiengesellschaft vom 5. Februar 1877; sein Verhältniß zum Staatsvertrage überhaupt.

§ 4.

In diesem Vertrage, welchen, wie S. 3 angeführt wurde, Preußen mit der Actiengesellschaft zu dem Zwecke schloß, den drohenden Concurs von ihr abzuwenden und für die Erhaltung der Eisenbahn zu sorgen, wird in § 1 Abs. 1 festgesetzt, daß die Actiengesellschaft dem Preußischen Staate vier Wochen nach Perfection des Vertrages auf ewige Zeiten die Verwaltung und den Betrieb des der Gesellschaft concessionirten Bahnunternehmens übertrage; die §§ 2—9 und § 11 bestimmen das Nähere über Verwaltung und Betreibung der Bahn, wie sie nun eintreten soll (vgl. auch unten S. 38, Note 8), und über die vom Preußischen Staate der Gesellschaft zu gewährenden pecuniären Unterstützungen; der § 10 setzt fest, daß nach Ablauf von 15 Jahren vom 1. Januar 1877 ab der Preußische Staat jederzeit berechtigt ist, die Uebertragung des Eigenthums der Bahn nebst sämmtlichem Zubehör derselben zu verlangen, und bestimmt die Gegenleistungen des Staates für diese Uebertragung des Eigenthums der Bahn[4]).

---

[4]) Im § 12 wurde noch festgesetzt, daß der Preußische Staat berechtigt sein soll, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen. Diese Stipulation fand das

Nach diesem Vertrag sollte zwar die Actiengesellschaft noch bestehen bleiben und das Unternehmen nach § 2 Abs. 1 des Vertrages vorerst (bis zum Ankauf der Bahn durch den Preußischen Staat nach 15 Jahren) noch lediglich für Rechnung und Gefahr der Gesellschaft fortgesetzt werden. Allein nach dem weiteren Inhalt des Vertrages über die Stellung der Gesellschaft zur Bahn mußte, wie die Entscheidungsgründe nachweisen, (weshalb auf diesen Inhalt hier nicht weiter einzugehen ist), die Actiengesellschaft in Beziehung auf fernere Verwaltung und Betreibung ihres Unternehmens ihre Selbstständigkeit verlieren, und, wie es auch in dem oben angeführten Abs. 1 des § 1 des Vertrages ausdrücklich ausgesprochen wird, die entscheidende Führung des Unternehmens ganz in die Hand der Preußischen Regierung kommen, eine Veränderung der Verhältnisse, welche, wie die Entscheidungsgründe ganz richtig sagen, „sachlich dem Uebergang auf einen anderen Unternehmer wesentlich gleich steht".

§ 5.

Fragt es sich nun, wie dieser Preußische Vertrag zu dem Staatsvertrage von 1872 überhaupt sich verhält: so kann die Antwort nur dahin gehen, daß er in wichtigen wesentlichen Beziehungen in directem Widerspruche zu dem Staatsvertrage steht, und auch die Entscheidungsgründe geben mindestens so viel zu, daß an dem infolge des Staatsvertrages geschaffenen Zustande „durch Vollziehung des erwähnten Uebereinkommens vom 5. Februar d. J. eine erhebliche Veränderung eintreten würde".

Die wesentlichen Differenzen zwischen beiden Verträgen bestehen namentlich darin:

der Staatsvertrag bezieht sich blos auf eine von einer Actiengesellschaft zu betreibende und zu verwaltende Bahn, nach dem

---

Schiedsgericht für zu weitgehend und deshalb erklärte der Schiedsspruch, daß sie der Sächsischen Regierung gegenüber nicht in Wirksamkeit trete. Es kann daher die Uebertragung der Sächsischen Strecke der Bahn auf das Reich nicht ohne die freie Zustimmung der Sächsischen Regierung erfolgen. Vgl. auch unten S. 30, Note 7.

Preußischen Vertrage dagegen soll sofort an die Stelle der Privatgesellschaft der Preußische Staat für die ganze Bahn, also auch für die in Sachsen gelegene Strecke treten;

nach Art. 14 des Staatsvertrages soll der Betrieb der Sächsischen Strecke der Bahn nur dann in die Hand Preußens kommen können, wenn Sachsen sich nicht rechtzeitig bereit erklärt, die Sächsische Strecke anzukaufen (s. oben S. 10); der Sächsischen Regierung sollte also die Möglichkeit vorbehalten bleiben und das Recht zustehen, dem Uebergang des Betriebes der Bahn auf Preußen, so weit er die Sächsische Strecke betrifft, durch Ankauf dieses Theiles der Bahn vorzubeugen; nach dem Preußischen Vertrage dagegen soll sofort die Verwaltung und der Betrieb der ganzen Bahn auf Preußen übergehen und Sachsen diesem Uebergange nicht durch den Ankauf der Sächsischen Strecke entgegentreten dürfen;

nach Art. 14 des Staatsvertrages soll jede der verbündeten Regierungen zum Ankauf der auf ihrem Gebiete gelegenen Bahn, aber erst nach 30 Jahren, berechtigt sein, nach dem Preußischen Vertrag § 10 dagegen soll zunächst blos Preußen das Recht haben, die ganze Bahn, also auch die Sächsische Strecke und zwar schon nach 15 Jahren anzukaufen. —

Daß zu einem solchen Vertrage die Zustimmung der Sächsischen Regierung erfordert werde, darüber waren beide Regierungen einverstanden. Die Frage war nur die, ob der Sächsischen Regierung diese Zustimmung ganz frei stehe, oder ob sie durch den Staatsvertrag verpflichtet sei, sie zu geben.

Die Entscheidungsgründe des Schiedsspruches geben zu, daß die Entscheidung dieser Frage wesentlich von der Auslegung des Staatsvertrages von 1872 und von der Frage abhänge, wie die daraus herzuleitenden Rechte und Verpflichtungen ihre Anwendung auf den vorliegenden Fall zu finden haben. Sie kommen nach einer ausführlichen Erörterung über den Sinn des Staatsvertrages dahin, daß nach demselben die Verpflichtung der Sächsischen Regierung, zu dem Preußischen Vertrage ihre Zustimmung zu geben, zu bejahen sei. Wir mußten auf ein anderes Resultat kommen, welches im Folgenden näher zu begründen ist.

IV.

Beurtheilung der von den Entscheidungsgründen versuchten Auslegung des Staatsvertrages des Jahres 1872 an sich und in seinem Verhältnisse zum Preußischen Vertrag von 1877[5]).

§ 6.

Die Entscheidungsgründe schicken bei ihrer Auslegung des Staatsvertrages sehr mit Recht zunächst einen allgemeinen, maaßgebenden Grundsatz über Auslegung von Verträgen und namentlich auch von Staatsverträgen voraus. Auf denselben Grundsatz stützte sich im Wesentlichen auch die Sächsische Regierung in ihrer Deutung des Staatsvertrages, von deren Ausführung in dieser Beziehung die Entscheidungsgründe anerkennen, daß sie „unbedenklich als richtig anerkannt werden muß". Dieser Grundsatz geht nach der Fassung, die ihm die Entscheidungsgründe geben (in welcher wir die wichtigsten Stellen gesperrt setzen lassen), dahin:

„Nur Das, was aus einem abgeschlossenen Vertrag entweder nach dessen Worten oder nach dem indirect darin kundgegebenen Sinne als beiderseitiger Vertragswille erkennbar ist, bildet den Gegenstand der Vertrags-Rechte und -Pflichten. Handelt es sich insbesondere, wie hier, darum, ob ein Contrahent verpflichtet sei, zu einer nicht vorgesehenen veränderten Einrichtung seine Einwilligung zu geben, also in ein weiteres Vertragsverhältniß einzutreten, so muß die Lage der Sache die sein, daß der ursprüngliche Vertrag zugleich die Eigenschaft eines vorbereitenden Vertrages habe, welcher die eventuelle Einwilligung zum Eingehen auf die veränderte Einrichtung in sich schließt."

---

[5]) Vgl. auch unten die Bemerkung am Schluß des § 18.

Es wird keinen Zweifel leiden, daß dieser Grundsatz (bei welchem nur näher hätte bestimmt werden sollen, was unter „einer veränderten Einrichtung" verstanden wird) richtig ist, und daß er die Prämisse bildet, von welcher die ganze Entscheidung der Frage abhängt. Aber gerade diese Prämisse führt auf die Verneinung einer Verpflichtung Sachsens, in den Preußischen Vertrag einzuwilligen.

§ 7.

In dem Staatsvertrage findet sich nicht die Spur eines zweiten Vertrages, eines sogenannten Vorvertrages; würde sich aber je eine solche darin finden: so müßte sie ganz bedeutungslos sein, weil ihr ein wesentliches Erforderniß eines Vorvertrages fehlen würde.

Was das Erstere betrifft: so ist es unmöglich, aus dem Staatsvertrag eine, auch nur indirecte, Kundgebung eines beiderseitigen Vertragswillens zu folgern, der dahin ginge, später zu einer nicht vorgesehenen veränderten Einrichtung die Einwilligung zu geben und unter ganz veränderten Verhältnissen, deren Beschaffenheit beim Abschluß des Staatsvertrages gar nicht sich ermessen ließ, in ein weiteres Vertragsverhältniß, dessen Inhalt ganz unbestimmt gelassen ist, einzutreten, somit in dem Staatsvertrage zugleich die Eigenschaft eines zweiten, vorbereitenden Vertrages (eines sogenannten pactum de contrahendo) zu finden, welcher die eventuelle Einwilligung zum Eingehen auf die veränderte Einrichtung in sich schließen soll. Zu einer solchen Annahme kann in dem Staatsvertrage auch nicht der geringste Anhaltspunkt gefunden werden; er enthält nicht entfernt eine Andeutung, aus welcher irgend geschlossen werden könnte, daß in ihm die Contrahenten für eine spätere Veränderung der Verhältnisse sich zum Eintritt in ein weiteres Vertragsverhältniß zum voraus verpflichten wollten, oder daß in dem Staatsvertrage zugleich ein vorbereitender Vertrag zum Eingehen auf die veränderte Einrichtung irgend liege. Worte und Sinn des Staatsvertrages ergeben, daß die Contrahenten im Jahre 1872 an eine spätere Aenderung der Verhältnisse nicht dachten, jedenfalls für einen solchen Fall irgend eine Bestimmung nicht treffen wollten.

§ 8.

Wenn es aber auch möglich wäre, in dem Staatsvertrage noch einen zweiten Vertrag, einen vorbereitenden, zu finden: so müßte doch demselben jede rechtliche Wirkung abgehen, weil es ihm an einem wesentlichen Erfordernisse eines gültigen Vorvertrages fehlen würde.

Wir kommen hier auf eine Frage, welche, soviel wir finden, von den Entscheidungsgründen nicht berührt wird, aber eine wesentliche Vorfrage bei Beurtheilung eines Vorvertrages ist, auf die Erfordernisse eines Vorvertrages überhaupt.

Zu einem wirksamen Vorvertrage wird, was seinen Inhalt betrifft, die gehörige Bestimmtheit desselben erfordert; es genügt nicht, daß die Verabredung sich darauf beschränkt, den künftigen Vertrag und seinen Zweck überhaupt zu bezeichnen, oder daß der Wille der Contrahenten, sich zu einem solchen Vertrage zu verpflichten, aus dem Hauptvertrage gefolgert werden kann, wenn nicht daraus bestimmte Anhaltspunkte für Art und Maaß der Verpflichtung der Contrahenten sich ergeben. Es wird noch erfordert, daß der Vorvertrag jedenfalls solche Anhaltspunkte gewährt, aus welchen wenigstens in so weit der Inhalt des künftig zu schließenden Vertrages sich entnehmen läßt. Ist Letzteres nicht der Fall, so ist die Entstehung einer rechtlich verfolgbaren Verbindlichkeit aus dem Vorvertrage unmöglich; es würde sich gar nicht bestimmen lassen, wozu denn die Contrahenten angehalten werden sollen, oder nach welchen Gesichtspunkten das verletzte Interesse angeschlagen werden soll, wenn sie sich nicht schon durch den Vorvertrag zu einer gehörig bestimmten Zusage verpflichtet haben würden; z. B. ein Vorvertrag über ein künftig zu gebendes Darlehen ist unwirksam und bedeutungslos, wenn die Verabredung nicht in der Art getroffen wird, daß in ihr ein Anhalt für Qualität und Quantität des Darlehens enthalten ist[6]).

[6]) Dieses wird auch in den Gesetzbüchern der Hohen Contrahenten des Staatsvertrages ausgesprochen; Sächs. Bürgerl. G.-B. § 1068. Preuß. L.-R. I, 11 § 654; vgl. auch Dernburg, Preuß. Privatr. II, 1, § 43 („Der Inhalt des künftigen Geschäfts muß entweder von vornherein bestimmt, oder es müssen Vorkehrungen getroffen sein, nach denen er sich unabhängig von der Willkür des verpflichteten Theils feststellen läßt").

Wenden wir diese, wohl allgemein anerkannten Grundsätze auf den vorbereitenden Vertrag, der im Staatsvertrage liegen soll (aber in der That nicht liegt, § 7): so wird das Resultat nicht zweifelhaft sein können. Es kann in dem Staatsvertrage kein Moment gefunden werden, aus welchem über den concreten Inhalt, den der vorzubereitende Vertrag haben soll, irgend ein Schluß gezogen werden könnte, zu was also die Einwilligung eines Contrahenten, welcher die Propositionen des andern nicht annimmt, erzwungen werden soll. Selbst wenn man zugeben könnte, daß die Contrahenten bei dem Staatsvertrage auch die Möglichkeit einer Veränderung der Verhältnisse im Auge hatten und für diesen Fall sich eventuell verpflichten wollten, einen neuen Vertrag mit einander einzugehen, sie auch über den Zweck desselben dahin einig wären, daß durch den neuen Vertrag die Erhaltung der Eisenbahn gesichert werden solle: so würde es doch auch einer solchen Verabredung an der nothwendigen Bestimmtheit fehlen, da aus ihr der concrete Weg, der zur Erreichung jenes Zweckes eingeschlagen werden soll, etwas Maaßgebendes nicht entfernt enthält. Also auch dann, wenn in dem Staatsvertrage zugleich ein vorbereitender Vertrag über eine künftige Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Bahn zu finden wäre, könnte aus einem solchen, aller näheren Bestimmung ermangelnden und deshalb ganz unwirksamen Vorvertrage eine Verbindlichkeit Sachsens, dem von Preußen eingeschlagenen Wege, also dem Preußischen Vertrage von 1877 zuzustimmen, nicht gerechtfertigt werden.

§ 9.

Zu einem ganz anderen Resultate aber kommen die Entscheidungsgründe des Schiedsspruches. In einer ausführlichen Auslegung des Staatsvertrages suchen sie zu beweisen, daß der Staatsvertrag wirklich schon an sich und seiner Natur nach zugleich die Eigenschaft eines vorbereitenden Vertrages habe, welcher die eventuelle Einwilligung „zum Eingehen auf die veränderte Einrichtung in sich schließe", und gelangen am Ende zu der Consequenz, daß die Sächsische Regierung verpflichtet sei, dem Preußischen Vertrage zuzustimmen.

Sie gründen dieses Resultat zunächst darauf, daß der Staatsvertrag unter die Kategorie eines völkerrechtlichen Gesellschaftsvertrages falle, und daß die Tragweite eines solchen Gesellschaftsvertrages auf das angeführte von ihnen vertheidigte Resultat führe. Es kommt hiernach auf die zwei Fragen an, auf die Frage über die besondere Natur, welche dem Staatsvertrage zukommen soll, und auf die Frage über die Tragweite desselben, welche aus dieser Natur sich ergeben soll.

Die Entscheidungsgründe suchen die Natur des Staatsvertrages als eines völkerrechtlichen Gesellschaftsvertrages im Wesentlichen in folgender Weise zu begründen:

„Handle es sich um eine Bahn, welche die Eigenschaft einer größeren Verkehrsbahn habe, so nehme sie als solche unzweifelhaft das öffentliche staatliche Interesse in Anspruch. Vereinigen sich zwei Nachbarstaaten, die Herstellung einer solchen größeren Verkehrsbahn zu gestatten und zu fördern, so müsse um dieser Eigenschaft willen vorausgesetzt werden, daß das öffentliche Interesse an dem Unternehmen bereits wesentlich mitbestimmend wirke, daß von den Contrahenten die Bahn als eine jedenfalls dem jetzigen und künftigen Gesammtverkehr nützliche angesehen werde. Sei nun aber diese Voraussetzung bei einem Staatsvertrage der gedachten Art gerechtfertigt, so könne die Eventualität eines künftigen Stockens oder Wiedereingehens des Bahnbetriebes nicht als etwas für den Staat Gleichgültiges behandelt worden sein, die Willensmeinung der contrahirenden Regierungen daher (??) nicht als eine blos auf Regulirung ihres Verhältnisses zu der concessionirten Privatgesellschaft beschränkte gedacht werden. Der Gesichtspunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses nöthige vielmehr zu der Annahme (??), daß auch der spätere Fortgang des Unternehmens und das darauf bezügliche Vertragsverhältniß der contrahirenden Staaten schon bei Abschluß des Vertrages in Erwägung gezogen worden sei. In der Vereinbarung, die Herstellung einer Eisenbahn der bezeichneten Art zu gestatten und zu fördern, müsse, — ohne daß auf das Wort „fördern" ein übertriebenes Gewicht zu legen wäre, — eine einverständliche Anerkennung gefunden werden, daß die herzustellende Eisen-

bahn in beiden Staaten dem öffentlichen Verkehre dienlich sei, und für die Aufrechthaltung des Unternehmens ein beiderseitiges Interesse spreche. Ein solcher Vertrag begründe eine auf Schutz und Begünstigung des fraglichen Unternehmens gerichtete Verbindung beider Staaten, welche in völkerrechtlichem Sinne als Gesellschaftsvertrag zu bezeichnen ist."

Als Auctorität wird zu dem letzten Satze angeführt: „vergl. „Heffter, europ. Völker-R. (ed. 3) §. 92 sub II" und dann fahren die Entscheidungsgründe so fort:

„Daß der Staatsvertrag von 1872 eben diese Eigenschaft habe, unterliege keinem Zweifel. Die Berlin-Dresdener Eisenbahn habe augenscheinlich die Eigenschaft einer unter das öffentliche Interesse fallenden Verkehrsbahn. Die Sächsische Regierung habe auch die Eigenschaft der Bahn als einer das öffentliche Interesse der beiden Staaten ergreifenden Verkehrsbahn nicht bestritten, vielmehr das bedeutende Interesse, welches der Sächsische Staat daran nehme, durch das Erbieten zu einem Ankauf der im Sächsischen Gebiet belegenen Bahnstrecke auf das Unzweideutigste bethätigt, auch in einer Note vom 6. Sept. v. J. ausdrücklich bemerkt, daß ein völliger Zusammenbruch des Unternehmens als großer Uebelstand empfunden werden würde, sowie daß in Beziehung auf thunlichste Verhütung des Zusammenbruches die Interessen Preußens und Sachsens, vom Standpunkte des allgemeinen Verkehres aufgefaßt, vollkommen übereinstimmen. Unzweifelhaft sei die Sächsische Regierung über diese Bedeutung der Bahn als eine mindestens bevorstehende schon bei Abschluß des Staatsvertrages im Klaren gewesen. Es müsse daher der Staatsvertrag ganz ebenso, wie andere Verträge gleichen Inhaltes, ausgelegt und die stillschweigende Erklärung der Willensmeinung darin gefunden werden, daß man beiderseits ein öffentliches Interesse an der Herstellung und dem Bestehen der beabsichtigten Eisenbahn anerkenne und deshalb einander zusage, dem Unternehmen jetzt, wie später, ein schützendes und förderndes Verhalten zu Theil werden zu lassen. Die Tragweite der aus dieser Zusage herzuleitenden Verpflichtungen bedürfe aber einer näheren Bestimmung."

Was diese ganze Ausführung betrifft (von der näheren Bestimmung der „Tragweite der Zusage" wird unten § 11 ff. zu handeln sein): so ist allerdings zuzugeben, daß in dem Staatsvertrage die Zusage liegt, dem Unternehmen jetzt, wie später, ein schützendes und förderndes Verhalten zu Theil werden zu lassen. Aber diese Zusage bezog sich nur auf das von der Actiengesellschaft beabsichtigte Unternehmen; etwas Weiteres für ganz veränderte Verhältnisse ist im Staatsvertrage nicht vorgesehen und zugesagt; schon der Art. 1 desselben (oben S. 6) beweist, daß in der That die Willensmeinung der contrahirenden Regierungen blos auf Regulirung des Verhältnisses zu der concessionirten Privatgesellschaft und auf Förderung blos dieses Unternehmens beschränkt und daß der spätere Fortgang des Unternehmens, wenn die Gesellschaft nicht im Stande ist, es zu halten, bei Abschluß des Staatsvertrages nicht in Erwägung gezogen wurde, wenn er aber auch je in Erwägung gezogen worden sein sollte, diese Erwägung zu keinem Ausdruck und zu keiner Bestimmung in dem Staatsvertrage führte. Blos aus dem Interesse endlich, welches für beide Staaten und für den jetzigen und künftigen Gesammtverkehr überhaupt an der Aufrechterhaltung der Bahn liegt, sollten sie auch noch so bedeutend sein, und aus der Anerkennung dieser Interessen von Seiten der Contrahenten lassen sich doch in der That für Das, was die contrahirenden Staaten etwa für eine später möglicherweise eintretende völlige Aenderung der Verhältnisse gedacht haben mögen, keine Consequenzen ziehen.

Auch ergiebt sich aus den angeführten Ausführungen der Entscheidungsgründe durchaus kein Moment, aus welchem entnommen werden könnte, daß einem Staatsvertrag der vorliegenden Art die besondere Natur eines Gesellschaftsvertrages im völkerrechtlichen Sinne zukomme. Wir glauben aber, daß es nicht nöthig sein wird, auf einen Beweis darüber einzugehen. Denn wir halten es für genügend, uns auf Heffter's Auctorität zu beziehen, auf welche die Entscheidungsgründe selbst sich berufen, und die wir durchaus anerkennen. Aber diese Auctorität spricht nicht für Das, wofür sie von den Entscheidungsgründen angeführt wird. Es ist ihnen wohl entgangen, daß Heffter später seine Ansicht geändert hat. Sie berufen sich auf Das, was Heffter in der

dritten Ausgabe seines Völkerrechtes ausführte. Nach dieser Ausgabe aber erschienen noch drei weitere, und schon in der vierten Ausgabe (1861) änderte und berichtigte er ausdrücklich seine frühere Ansicht, auf welche sich die Entscheidungsgründe berufen, und seine betreffende geänderte Ausführung ging auch in die fünfte und sechste Ausgabe (1867, 1873) über. Er beschränkt im § 92 dieser neueren Ausgaben den Begriff derjenigen Staatsverträge, welche „als eigentliche Gesellschaftsverträge im internationalen Rechte anzusehen sind" dahin, daß als solche nur diejenigen anzusehen seien, „wodurch sich mehrere Mächte für ein mehr oder weniger gemeinsames politisches Interesse zur gemeinsamen Anwendung, es sei gleicher oder ungleicher Mittel, verpflichten", und begreift unter solchen Gesellschaftsverträgen nur Alliancen und Conföderationen. Diese Gesellschaftsverträge setzt er den Verträgen „von wesentlich reglementarischer Natur", welche er regulatorische Verträge nennt, entgegen; unter letzteren versteht er (§ 91) solche Verträge, „welche sich auf den politischen oder socialen Verkehr zweier oder mehrerer Staaten beziehen"; zu den Fällen solcher Verträge zählt er u. A. „Verträge, wodurch man sich einen bestimmten socialen Verkehr oder gewisse Begünstigungen dabei, oder eine Gemeinsamkeit gewisser Rechte einräumt", und als Beispiele solcher Verträge führt er namentlich die Handels- und Schifffahrts-Verträge der Nationen an. Dabei bemerkt er (§ 91, Note 1) ausdrücklich: „in den früheren Ausgaben dieses Werkes waren die hier erwähnten Verträge unter die Gesellschaftsverträge und Alliancen in einem etwas zu weiten Sinne gestellt".

Folgt man hiernach der von den Entscheidungsgründen angerufenen Auctorität Hefftters: so kann der vorliegende Staatsvertrag nicht unter die Verträge fallen, welche „als eigentliche Gesellschaftsverträge im internationalen Rechte anzusehen sind". Denn es ist klar, daß er ein gemeinsames politisches Interesse nicht zum Gegenstande hat. Zwar wurde auf dem Preußischen Landtage auch ein politisches Interesse des Staatsvertrages betont; aber dieses war nicht ein gemeinsames, sondern lediglich ein besonderes gegen Sachsen gehendes Interesse Preußens. Internationale Eisenbahnverbindungen (von denen Heffter in § 241 spricht) gehören hiernach blos

in die Kategorie der regulatorischen Verträge; es müssen daher auch alle Folgerungen fallen, welche von den Entscheidungsgründen aus der besonderen Natur eines völkerrechtlichen Gesellschaftsvertrages für den vorliegenden Fall gezogen werden.

§ 10.

Aber selbst wenn man mit den Entscheidungsgründen dem Staatsvertrage die Natur eines Gesellschaftsvertrages beilegt: so würde daraus doch nicht Das folgen, was die Entscheidungsgründe daraus folgern.

Auch Gesellschaftsverträge unterliegen den allgemeinen Auslegungsgrundsätzen; besondere giebt es nicht für sie. Hieraus folgt: auch ein Gesellschaftsvertrag, wenn in ihm eine Verpflichtung zum künftigen Abschluß eines zweiten Vertrages liegen soll, darf nicht der Erfordernisse eines wirksamen Vorvertrages ermangeln. Diese mangeln aber ganz dem vermeintlich hier vorliegenden Gesellschaftsvertrage. Die Entscheidungsgründe verlangen zur Verpflichtung eines Contrahenten, in eine nicht vorgesehene veränderte Einrichtung einzuwilligen, daß der vorbereitende Vertrag „die eventuelle Einwilligung zum Eingehen auf die veränderte Einrichtung in sich schließt" (ob. S. 16). Die Modalität dieser Einrichtung aber müßte doch in irgend einer Weise näher bestimmt worden oder aus dem Vorvertrage zu schließen sein. Denn sonst würde eine solche Einwilligung blos heißen: für den Fall, daß die Verhältnisse sich wesentlich ändern sollten, verpflichten wir uns, auf eine veränderte Einrichtung einzugehen und in diesem Sinne einen neuen Vertrag zu schließen. Aus einer solchen allgemeinen Zusage aber würde gerade für eine Hauptsache, über die Beschaffenheit und den Inhalt dieser Einrichtung und den bei derselben einzuschlagenden Weg sich nichts entnehmen lassen, also in ihr ein wirksamer Vorvertrag nicht liegen. Und wie soll überhaupt auch nur eine solche allgemeine Zusage aus dem Staatsvertrage entnommen werden können? und gar eine eventuelle Einwilligung Sachsens zum Eingehen auf eine Einrichtung (Uebergang des Bahnbetriebes auf Preußen), gegen die es nach dem S. 10 Note 3 Angeführten durch Art. 14 Abs. 1 desselben Vertrages sich schützen wollte und schützte!

§ 11.

Die Entscheidungsgründe erkennen selbst an, daß der Zusage der Contrahenten, „dem Unternehmen jetzt, wie später, ein schützendes und förderndes Verhalten zu Theil werden zu lassen", welche im Staatsvertrage als einem Gesellschaftsvertrage liegen soll (ob. S. 21), „in Ermangelung hinzukommender besonderer Vertragsbestimmungen nur der eben bezeichnete allgemeine Inhalt unterlegt werden kann".

Durch diese Einräumung wird durchaus Das bestätigt, was wir über den Mangel jedes Anhaltspunktes zu einem wirksamen Vorvertrag, der im Staatsvertrage liegen soll, ausgeführt haben; denn an den erforderlichen „hinzukommenden besonderen Vertragsbestimmungen" fehlt es im Staatsvertrage völlig.

Aber die Entscheidungsgründe fügen zur näheren Bestimmung der „Tragweite der aus der angeführten Zusage herzuleitenden „Verpflichtung" bei, eben diese Zusage sei, „doch keineswegs als eine bedeutungslose anzusehen". Für diese Behauptung berufen sie sich darauf: „Mit Recht wird es von der Preußischen Regierung betont, daß ein Gesellschaftsvertrag der fraglichen Art auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens abgeschlossen werde" (dieses ist durchaus zuzugeben; es gilt auch bei Verträgen, die keine Gesellschaftsverträge sind); „vermöge dieser Grundlage hat ein freieres Ermessen zu bestimmen, ob und wie eine nur allgemein kundgegebene Vereinbarung vorkommenden Falles Anwendung zu finden habe, und den darin liegenden Gesammtgehalt im Wege der Auslegung zu specialisiren".

Allein eine solche Specialisirung ist, da der Staatsvertrag keine Anhaltspunkte für die Specialitäten giebt, nicht möglich, ohne in ihn Etwas hineinzutragen, was er gar nicht andeutet und wovon er gar nicht spricht.

§ 12.

Letzteres geschieht aber wirklich durch die Specialisirung, die in den Entscheidungsgründen gegeben wird. Sie erklären es zwar für selbstverständlich, daß die allgemeine Vereinbarung, einem Eisenbahnunternehmen Schutz und Förderung angedeihen zu lassen, in keiner Weise die Verpflichtung in sich schließe, für das Unternehmen sich

zu neuen, d. h. im Vertrage nicht vorgesehenen, reellen Leistungen und Opfern zu unterziehen, fügen aber Folgendes bei:

„Dagegen läßt sich der Ansicht nicht beitreten, daß die Sächsische Staatsregierung der Preußischen gegenüber zu irgend einer bestimmten Maaßregel, um das Unternehmen zu retten, überhaupt nicht verpflichtet sei. Vielmehr ist der dargelegten rechtlichen Natur des fraglichen Gesellschaftsvertrages gemäß jeder Contrahent verbunden, dem anderen Contrahenten, wenn derselbe zur Aufrechthaltung des gefährdeten Unternehmens seinerseits Maaßregeln ergriff, nicht ohne Grund hinderlich zu werden. Er ist daher verbunden, zu solchen Maaßregeln die Hand zu bieten, wenn ihm damit weder die Uebernahme neuer Leistungen und Opfer, noch eine sonstige Abweichung vom allgemeinen Vertragsrecht angesonnen wird." Letzteres sei, führen sie dann weiter aus, wirklich bei Sachsen der Fall. —

Diese Specialisirung geht doch in der That weit über die Grenzen einer Auslegung hinaus; sie trägt in den Staatsvertrag eine Verbindlichkeit der Sächsischen Regierung hinein, welche sich, auch wenn man ihn als Gesellschaftsvertrag auffaßt, in keiner Weise aus ihm folgern läßt. Zu einer bestimmten Maaßregel, um unter ganz geänderten Verhältnissen das Unternehmen zu retten, kann nach dem Staatsvertrage einer der Contrahenten dem anderen zuzustimmen rechtlich nicht angehalten werden. Es muß wiederholt betont werden, daß der Staatsvertrag über den Fall, wenn die Gesellschaft das Unternehmen nicht zu halten vermag, nicht entfernt eine Bestimmung enthält, daß überhaupt in ihm dieser Fall gar nicht vorgesehen ist, daß, wenn man auch je in ihm einen eventuellen vorbereitenden Vertrag finden könnte, dieser schon deshalb ganz wirkungslos sein würde, weil aus ihm nicht zu entnehmen ist, was für ein Vertrag denn eventuell präparirt werden sollte, daß ferner, wenn man selbst zugeben würde, die Contrahenten seien über den Zweck eines solchen Vertrages (Maaßregeln zur Aufrechthaltung des Unternehmens für den Fall einer Gefährdung desselben) einig geworden, einer solchen, wie die Entscheidungsgründe sie nennen, „nur allgemein kundgegebenen Vereinbarung" oder einer „allgemeinen Vereinbarung, einem Eisenbahnunternehmen Schutz und Förderung

angedeihen zu lassen", es an jeder Andeutung über die Art der Maaßregeln fehlt, durch welche der Zweck erreicht werden soll, also dem präparatorischen Vertrag ein wesentliches Erforderniß zu seiner Gültigkeit und Wirksamkeit völlig abgeht, daß daher durch den Staatsvertrag eine Verpflichtung, bei veränderten Verhältnissen einen erst dann concret zu bestimmenden neuen Vertrag abzuschließen, überhaupt nicht entstehen konnte, daß somit, wenn beide Contrahenten bereit sind, durch eine neue Vereinbarung das Unternehmen zu sichern, Jeder von ihnen aber zu diesem Zwecke eine Maaßregel, die dem Andern nicht genehm ist, für geeignet und seinen Interessen entsprechend hält, kein Theil verbunden sein kann, dem besonderen Wege, den der andere Theil einschlagen will, zuzustimmen, vielmehr der zu schließende ganz unvollständig präparirte neue Vertrag von der ganz freien Uebereinstimmung der Contrahenten abhängt.

Wenn daher der betreffende neue Vertrag nicht zu Stande kommt: so ist nicht abzusehen, wie der eine Theil von einem Vorwurfe, dem anderen Theile, welcher seinerseits zur Aufrechthaltung des Unternehmens Maaßregeln ergriff, ohne Grund (d. h. ohne triftigen Grund, denn an einem Grunde wird es einem Handelnden nie fehlen) hinderlich geworden zu sein, getroffen werden soll. Welchem Contrahenten soll denn ein Vorwurf gemacht werden können, wenn sie über einen Vertrag, der ganz von ihrer freien Vereinbarung abhängt, nicht einig werden können, aber jeder Theil bereit ist, in der ihm angemessen und zuträglich erscheinenden Weise die Erhaltung des Unternehmens zu sichern? Selbst wenn man annimmt, das Princip der bona fides verlange, daß jeder Theil das Seinige zur Aufrechthaltung des Unternehmens beitrage, daß also kein Theil ohne triftigen Grund den Maaßregeln, welche der andere Contrahent zu diesem Zwecke zu treffen bereit sei, seine Zustimmung versage, so müßte doch dem Contrahenten, welcher der von dem anderen Contrahenten getroffenen Maaßregel seine Zustimmung nicht ohne Verletzung seiner Rechte und Interessen geben zu können erklärt, anheimstehen, über die Triftigkeit der Gründe, die ihn seiner Ueberzeugung nach an der Zustimmung hindern, nach seinem gewissenhaften freien Ermessen zu entscheiden, gerade wie auch die Entscheidungs-

gründe selbst für den Fall, wenn der eine Contrahent, um die Eisenbahn zu erhalten, eine andere an sich tüchtige Person zur Uebernahme und Betreibung derselben vorschlagen würde, es als Grundsatz zugeben, daß das Eingehen auf diesen Vorschlag von der ganz freien Entschließung des anderen Contrahenten abhänge (s. unten § 13).

Könnte man aber auch je von allem Diesem absehen, und sich auf den Standpunkt stellen, von welchem die Entscheidungsgründe ausgehen: so würde doch auch hier das Resultat nicht dasjenige sein, auf welches sie geführt wurden.

Die Entscheidungsgründe nehmen bei ihrer Specialisirung jener allgemeinen Zusage an, daß in dem Staatsvertrage von 1872 die Verpflichtung für die Sächsische Regierung liege, dem Preußischen Vertrage von 1877 zuzustimmen, wenn ihr damit weder die Uebernahme neuer Leistungen und Opfer (zu den Opfern würde natürlich auch gehören, wenn Rechte und begründete Interessen derselben verletzt würden), noch eine sonstige Abweichung vom allgemeinen Vertragsrecht angesonnen werden. Daß wirklich weder jenes noch dieses der Fall sei, suchen sie bei den zwei wichtigsten Abweichungen des Preußischen Vertrages vom Staatsvertrage — der sofortigen Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der Bahn auf Preußen und den Ankauf der ganzen Bahn nach 15 Jahren — nachzuweisen.

§ 13.

Was nun diese Abweichungen betrifft, und zwar

A. die sofortige Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn auf den Preußischen Staat, also auch der Bahn auf der Sächsischen Strecke: so führen die Entscheidungsgründe zu nächst aus,

> „daß die Preußische Regierung zu weit gehe, wenn sie annehme, jeder der beiden Contrahenten des Staatsvertrages müsse bei dem eingetretenen Nothfall den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der Bahn auf jeden anderen Unternehmer genehmigen, sofern ihm (dem Contrahenten) nur die durch den

Staatsvertrag begründeten Rechte ungeschmälert bleiben und gegen die Qualification des neuen Unternehmers keine begründeten Einwendungen zu machen seien. Denn die Zulassung des neuen Unternehmers sei der Sache nach die Ertheilung einer neuen Concession an eine andere Person, und die an bestimmte Bedingungen auf längere Zeit hinaus geknüpfte Concession zu einem Eisenbahnunternehmen begründe zugleich ein wahres Vertragsverhältniß zwischen dem Staat und der concessionirten Person oder sei mindestens völlig nach Analogie eines solchen zu beurtheilen; zu den Grundprincipien des allgemeinen Vertragsrechtes aber gehöre, daß die Auswahl der Person, mit welcher man contrahiren will, eine völlig freie und ungebundene sei, da es lediglich von der inneren Erwägung eines Jeden abhänge; ob er sich mit seinem, bei dem Vertrage auf dem Spiele stehenden Interesse einer bestimmten Persönlichkeit anvertrauen will oder nicht. Die aus einem Vorvertrag herzuleitende Verbindlichkeit, mit jedem in Vorschlag gebrachten Unternehmer, gegen den man keine erweislichen Einwendungen geltend zu machen wüßte, das in der Concessionsertheilung liegende Vertragsverhältniß einzugehen, wäre daher eine außerordentliche und sehr beengende. Abweichung von den allgemeinen Vertragsgrundsätzen. Sie würde die Nöthigung enthalten, dem Mitcontrahenten des Vorvertrages über die Ablehnung des vorgeschlagenen Unternehmers eine Rechenschaft abzulegen, die sich vielfach mit äußeren Beweisen gar nicht belegen läßt. Eine solche Abweichung würde einen Inhalt des Vorvertrages voraussetzen, welcher den darauf gerichteten Willen der Contrahenten mit voller Bestimmtheit erkennen ließe, und könnte in der allgemeinen Vereinbarung über die Förderung eines Eisenbahnunternehmens nicht gefunden werden. Auch wenn nach eröffnetem Concurse über die bisherige Actiengesellschaft sich eine neue Gesellschaft zu Fortführung des Unternehmens bildete, würde die Entschließung über die Concessionirung dieser neuen Gesellschaft für jede der beiden Regierungen eine ganz freie sein; eine Verweigerung der Concession von einer Seite würde je nach Umständen dem Nachbarstaate als eine nicht genügend motivirte er-

scheinen können; als eine Vertragswidrigkeit würde sie sich nicht bezeichnen lassen."

Diese Ausführung ist als eine durchaus richtige anzuerkennen und unseres Erachtens maaßgebend für die ganze vorliegende Frage. Sie gilt, mag der neue Concessionär eine Privatgesellschaft sein oder ein Staat[7]). Würde er ein Staat sein: so sprechen die von den Entscheidungsgründen ausgeführten Gründe sogar noch prägnanter dafür, daß es bei der von einem Contrahenten des Staatsvertrages einem anderen Staate zu ertheilenden Concession „lediglich von seiner eigenen Erwägung abhängen muß, ob er sich mit seinen auf dem Spiel stehenden Interessen dem zu concessionirenden Staate anvertrauen will oder nicht". Denn es bedarf doch wohl keiner Nachweisung, daß es für die Interessen und für die ganze Stellung eines Staates etwas wesentlich Anderes und Bedenklicheres ist, wenn auf seinem Gebiete die Verwaltung und Betreibung einer Eisenbahn einem anderen Staate zukommt, als wenn sie einer bloßen Privatgesellschaft eingeräumt wird.

§ 14.

Aber die Entscheidungsgründe kommen in ihrer weiteren Ausführung für den vorliegenden Fall auf ein ganz anderes Resultat. Sie behaupten, wesentlich anders sei der Fall zu beurtheilen, „wenn eine der beiden Regierungen, die den Staatsvertrag über

---

[7]) Auch wird sie von den Entscheidungsgründen namentlich gegen den § 12 des Preußischen Vertrages, welcher von einer Berechtigung Preußens handelt, das Unternehmen auf das Reich zu übertragen, angewendet. Sie führen als einen Hauptgrund gegen eine solche ohne die freie Zustimmung Sachsens zu verwirklichende Uebertragung Folgendes an: „Die vollste Freiheit in der Auswahl der zu concessionirenden Personen bildet die durchgreifende Regel; selbst ein Vertragsverhältniß zwischen zwei Regierungen, wie es hier vorliegt, kann zwar die Verpflichtung in sich schließen, den Mitcontrahenten selbst unter Umständen an die Stelle des ursprünglichen Concessionärs eintreten zu lassen" (davon unten), „begründet aber ohne speciell dahin gehende Vereinbarung keineswegs die Verbindlichkeit, die Concession auf einen in Vorschlag gebrachten Dritten zu übertragen, oder auch nur die Ablehnung desselben dem Mitcontrahenten gegenüber durch besondere Gründe zu rechtfertigen. Dies alles findet bei Beurtheilung des § 12 seine Anwendung."

Förderung einer Eisenbahn geschlossen haben, selbst die nöthigen Maaßregeln zur Rettung des Unternehmens ergreife und selbst, bei ungemindertem Fortbestehen der Vertragsrechte der anderen Regierung, zur Fortführung des Unternehmens entschlossen sei". Für diese Behauptung führen sie aus,

„dadurch, daß die beiden Regierungen in dem Staatsvertrage eine Eisenbahn von Berlin bis Dresden als ein Gesammtunternehmen zum Gegenstand der Vereinbarung gemacht, sich dessen Förderung zugesagt und umfassende Bestimmungen darüber getroffen haben, stehen sie über das Eisenbahnunternehmen bereits in einem Vertragsverhältniß, welches auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens eingegangen worden und die Anerkennung des beiderseitigen öffentlichen Interesses an dem Unternehmen in sich schließe. Hier könne die Entschließung des einen Theils über Zulassung der vom anderen Theile beabsichtigten Fortführung des Unternehmens nicht als eine ebenso freie und beliebige angesehen werden, wie einem vorgeschlagenen dritten Unternehmer gegenüber. Wenn das im Vertrag anerkannte öffentliche Interesse an der beide Gebiete verbindenden Bahn von der einen Regierung als ein so bedeutendes und dringendes befunden worden sei, daß sie sich bewogen sehe, bei drohendem Verfall des Unternehmens mit eigenen Mitteln Hülfe zu leisten und den Betrieb der Bahn zu einem staatlichen Unternehmen zu machen, so würde es mit der vertragsmäßigen Stellung der Contrahenten zu einander nicht vereinbar sein, wenn die andere Regierung ohne erhebliche Gründe der Ausführung des Vorhabens entgegentreten wollte. Man müsse es deshalb als im Sinne des Staatsvertrages liegend ansehen, daß der von der einen Regierung in Veranlassung der entstandenen Nothlage gestellte Antrag, an Stelle der concessionirten Actiengesellschaft die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn ihrerseits zu übernehmen, von der anderen Regierung nicht abgelehnt werden dürfe, wenn sie nicht beachtenswerthe objective Abhaltungsgründe geltend zu machen vermöge."

Auch hier, wir können es nicht anders ausdrücken, wird durch die von den Entscheidungsgründen versuchte Auslegung in den Staatsvertrag ein Sinn hineingetragen, welcher in keiner Weise in

ihm liegt. Es versteht sich doch wohl von selbst, daß die Eisenbahn von Berlin bis Dresden nicht als ein Gesammtunternehmen der Preußischen und Sächsischen Regierung, welches den Gegenstand des Staatsvertrages bilden soll, aufgefaßt werden kann. Von einem solchen handelte es sich im Staatsvertrage nicht; auch sind in demselben über Förderung eines solchen Gesammtunternehmens umfassende Bestimmungen nicht, überhaupt gar keine Bestimmungen getroffen worden. Nach dem Staatsvertrage soll nicht eine Eisenbahn von Berlin bis Dresden durch die Regierungen unternommen, sondern blos eine von einer Actiengesellschaft zu unternehmende Eisenbahn concessionirt und dadurch gefördert und noch über den Ankauf derselben, der nach 30 Jahren den Regierungen freistehen soll, eine Verabredung getroffen werden. Blos darüber enthält der Staatsvertrag Bestimmungen. Dadurch kann aber in der That eine Ausnahme von der in den Entscheidungsgründen als durchgreifend anerkannten und treffend begründeten Regel der vollständigen Freiheit in der Auswahl der zu concessionirenden Personen für die Contrahenten des Staatsvertrages überhaupt nicht, und namentlich nicht dahin begründet werden, daß, wenn der eine Contrahent die Verwaltung und Betreibung der Bahn im Gebiete des anderen zur Rettung des Unternehmens übernehmen will, dem anderen Contrahenten die Freiheit der Zustimmung dazu ganz entzogen und von ihm der Nachweis beachtenswerther objectiver Abhaltungsgründe gefordert würde. Blos aus der Anerkennung des öffentlichen Interesses aber, welches für die möglichste Erhaltung der Bahn spricht, und des Vertrauens, das die Contrahenten gegenseitig in Anspruch zu nehmen haben, können solche besondere, im Staatsvertrage nicht vorgesehene und ihm sogar widersprechende (§ 17) Folgerungen nicht begründet werden.

§ 15.

Wenn man aber auch, was freilich nach dem Ausgeführten nicht möglich ist, je zugeben könnte, daß der zur Beseitigung der Nothlage von der einen Regierung gestellte Antrag nicht ohne beachtenswerthe objective Abhaltungsgründe von der anderen Regierung abgelehnt werden dürfe: so fragt es sich noch sehr, ob die Sächsische

Regierung es ist, welche hiernach den Anträgen der Preußischen Regierung zuzustimmen hätte. Denn es war nicht blos der eine Contrahent, die Preußische Regierung, bereit, durch die von ihr zu treffenden Maaßregeln das Eisenbahnunternehmen zu halten, sondern auch der andere Contrahent, die Sächsische Regierung, hatte sich zu solchen Maaßregeln erboten. Es kommt daher auf die noch zu erörternde Frage an, welcher Contrahent mit Recht oder mit Unrecht die Zustimmung zu dem Vorschlage des andern verweigert.

Die Sächsische Regierung war zu zwei verschiedenen Maaßregeln bereit, welche im eingetretenen Nothfalle dem Zusammenbruch des Unternehmens vorbeugen sollten.

Zuerst zeigte sie sich im Jahre 1876 geneigt, die Verwaltung und den Betrieb der ganzen Bahn von der Actiengesellschaft zu übernehmen. Dieses wurde von der Preußischen Regierung mit Rücksicht auf die öffentlichen Verkehrsinteressen für unzulässig erachtet (oben S. 3). Wenn aber aus diesem Grunde die Preußische Regierung zur Ablehnung berechtigt war, so wird es keinen Zweifel leiden können, daß mit demselben Rechte auch der Sächsischen Regierung die Befugniß zukommen muß, der Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn auf die Preußische Regierung die Zustimmung nicht zu geben.

Der andere Weg, auf dem nun die Sächsische Regierung die Bahn halten wollte, war, daß sie sich erbot, von der Actiengesellschaft die auf dem Sächsischen Gebiete belegene Strecke der Bahn anzukaufen. Damit wäre der Gesellschaft voraussichtlich gehörig geholfen worden; sie würde nun auf den Betrieb der Preußischen Strecke beschränkt worden sein und hätte dann mit dem von Sachsen ihr zu zahlenden Kaufpreis die Preußische Strecke der Bahn gehörig ausbauen und den Betrieb bestreiten können. Bei diesem Wege wäre für die Preußische Regierung die Lage der Sache im Wesentlichen ganz unverändert geblieben; auf ihrem Gebiete blieb es ganz bei dem bisherigen Bestande, die Actiengesellschaft führte nach wie vor den Betrieb auf demselben fort, und auf dem Sächsischen Gebiete trat Sachsen an die Stelle der Actiengesellschaft. Ein triftiger Grund, auch das Eingehen auf diesen Weg zu verweigern, lag somit (für Preußen) nicht vor; denn daß mit der von Sachsen vorgeschlagenen

Maaßregel der einheitliche Betrieb der Bahn, wie er im Sinne des Staatsvertrages liegt, durchaus vereinbar war, ist von den Entscheidungsgründen im Gegensatze zur Preußischen Auffassung nachgewiesen worden (oben S. 9, Note 2). Die Sächsische Regierung aber hatte das Ihrige gethan; es konnte mehr nicht von ihr gefordert und sie von einem gegründeten Vorwurfe, die Vereinbarung gehindert zu haben, nicht betroffen werden.

Die Entscheidungsgründe wenden aber dagegen ein, wenn auch jeder der Contrahenten in gleicher Weise berechtigt sei, die ihm zur Aufrechthaltung des gefährdeten Bahnunternehmens am geeignetsten scheinenden Maaßnahmen in Vorschlag zu bringen, so könne doch nur derjenige Vorschlag, welcher dem durch den Staatsvertrag von 1872 geschaffenen Zustande am Nächsten stehe, welcher nicht mehr daran ändere, als nach einem unbefangenen Ermessen durch die vorhandene Nothlage gefordert werde, als ein vom Mitcontrahenten nicht abzulehnender anerkannt werden. Dieses lasse sich aber nur von dem von Preußen beantragten Auswege (also dem Preußischen Vertrage von 1877), nicht aber von dem Sächsischen Gegenvorschlage sagen. — Sie berufen sich dabei darauf, „daß es sich nach dem Preußischen Vorschlage nur von einem Personalwechsel in Verwaltung und Betrieb der Bahn handle, und daß der Sächsische Vorschlag von der bisherigen Grundlage des Unternehmens erheblich abweiche; er sei eine Anticipirung des Ankaufsrechtes, welches vermöge des Art. 14 des Staatsvertrages erst nach 30 Jahren der Sächsischen Regierung zustehe; es fehle ihm die dem Preußischen Vorschlage zur Seite stehende Eigenschaft, sich der Grundlage des Staatsvertrages so anzuschließen, daß das Eisenbahnunternehmen als ein die ganze Linie umfassendes in der bisherigen Weise fortbetrieben werde; er würde die Nöthigung mit sich bringen, über die Preußische Bahnstrecke anderweit zu verfügen; entweder müßte nach ihm die Actiengesellschaft sich auf diese Strecke beschränken, oder Preußen müßte die Strecke ankaufen; die Möglichkeit einer solchen Veränderung sei aber im Staatsvertrage erst für die Zeit nach 30 Jahren in Aussicht gestellt worden; auch könne die Wichtigkeit nicht unerwogen geblieben sein, welche es für eine zwischen zwei Staatsgebieten getheilte Eisenbahn habe, wenn ihre Verwaltung und Betreibung auf der

ganzen Linie 30 Jahre lang unausgesetzt von derselben Hand geleitet werde. Die verfrühte Herbeiführung der Theilung sei weder für das Interesse des speciellen Bahnunternehmens, noch für das des allgemeinen Verkehres gleichgültig, somit der auf Wahrung dieser Interessen gerichtete Widerspruch der Preußischen Regierung ein berechtigter; wenn aber diese Berechtigung sich als eine durch den Staatsvertrag begründete darstelle, so können die Umstände, welche einen gegenwärtigen Ankauf der Sächsischen Bahnstrecke für das Eisenbahnwesen des Königreichs Sachsen und die Hauptstadt desselben für wünschenswerth erscheinen lassen, nicht dagegen in Erwägung kommen.

§ 16.

Allein diese Gründe werden schwerlich geeignet sein, Das zu beweisen, was sie nach der Annahme der Entscheidungsgründe beweisen sollen. Daß es sich bei dem Preußischen Vorschlage nicht blos von einem Personenwechsel handelt und daß der sofortige Eintritt Preußens in die Verwaltung der Bahn in entschiedenem Widerspruch mit dem Staatsvertrage stehen würde, wird unten bewiesen werden. Daß der Sächsische Vorschlag die Nöthigung mit sich bringen würde, über die Preußische Bahnstrecke anderweit zu verfügen, läßt sich keineswegs von ihm sagen; denn nach ihm würde die Actiengesellschaft fortfahren, die Preußische Bahnstrecke ganz wie früher zu verwalten und zu betreiben. Freilich wenn nun die Actiengesellschaft auf die Preußische Strecke beschränkt oder wenn diese Strecke von Preußen angekauft würde, was ihm ganz freistand, so war die Verwaltung der ganzen Bahn nicht mehr in einer Hand, sondern mußte in zwei verschiedene Hände kommen. Allein eine solche Möglichkeit ist auch schon im Art. 14 des Staatsvertrages vorgesehen, und auch die Entscheidungsgründe geben zu, daß der Staatsvertrag einen einheitlichen Betrieb im Sinne der Preußischen Auffassung (den Betrieb der ganzen Bahn in einer Hand) zu einem für die Contrahenten bindenden durchgreifenden Grundsatz nicht erhoben habe. Wenn aber die Entscheidungsgründe sich noch auf die Interessen berufen, welche es für den Verkehr überhaupt haben soll, wenn, wie es nach dem Staatsvertrage der Fall sein

würde, die Verwaltung und Betreibung der Bahn noch vor ihrer Theilung auf der ganzen Linie 30 Jahre lang unausgesetzt von derselben Hand geleitet werde: so würde es wohl noch sehr sich fragen, ob diese Interessen wirklich so bedeutend sind, wie die Entscheidungsgründe es zu schildern suchen. Wir enthalten uns aber über diesen technischen Grund eines Urtheils, da wir in dieser Beziehung nicht Sachverständige sind, und glauben, daß es genügen wird, darauf hinzuweisen, daß viele Deutsche Regierungen keinen Anstand nehmen, Eisenbahnen, die durch zwei, drei und selbst noch mehr Staatsgebiete führen, je in den Händen der betreffenden verschiedenen Staaten zu belassen, und dadurch ihre Interessen weit mehr gewahrt erachten, als wenn, um die Verwaltung der ganzen Bahn in eine Hand zu bringen, in ihrem Gebiete einem dieser Staaten allein der Betrieb überlassen würde, daß sie also davon ausgingen, es sei weit bedenklicher und ihre Interessen gefährdender, auf ihrem Gebiete einem anderen Staate die Bahn in die Hand zu geben, als auf eine einheitliche Verwaltung der Bahn im Preußischen Sinne zu verzichten. Was endlich die Anticipirung des Ankaufsrechtes, welches nach Art. 14 des Staatsvertrages erst nach 30 Jahren der Sächsischen Regierung zustehe, anbelangt, so ist eine solche durch den eingetretenen Nothfall unvermeidlich geworden, wie auch Preußen selbst anticipirt, wenn von ihm schon jetzt der Betrieb der ganzen Bahn angesprochen wird und zwar in einer, wie unten gezeigt werden wird, dem Rechte der Sächsischen Regierung widersprechenden Weise.

Ueberhaupt wird man bei unbefangener Betrachtung der ganzen Sachlage gegen folgende Consequenz sich nicht verschließen können: Wenn durch den eingetretenen Nothfall die Actiengesellschaft schon jetzt außer Stande ist, die Bahn zu halten, und keine der Regierungen geneigt ist, blos durch eine Geldunterstützung der Gesellschaft zu helfen, so muß entweder an ihre Stelle die eine Regierung treten und den Betrieb des Ganzen übernehmen, oder müssen die Regierungen nach Art. 14 des Staatsvertrages die Bahn ankaufen und dann in den Betrieb sich theilen. In beiden Fällen aber müssen die Rechte beider Theile, die sie nach Art. 14 haben, gewahrt bleiben. Natürlich müßte dabei nicht blos für Preußen, sondern auch für Sachsen die Abwartung des Ablaufes der

30 Jahre wegfallen, weil schon jetzt des Nothstandes wegen durch sofortige Hülfe die Bahn erhalten werden soll und die dreißigjährige Frist lediglich auf der Voraussetzung beruht, daß die Actiengesellschaft es sei, in deren Händen diese ganze Zeit hindurch der Betrieb der Bahn sich befinde. Würde daher Preußen die ganze Bahn ankaufen oder die sofortige Verwaltung der ganzen Bahn übernehmen wollen: so könnte es unter Wegfall der dreißigjährigen Frist nur nach der Bestimmung des Art. 14 geschehen; nach dieser aber hat Sachsen das Recht, den Uebergang der ganzen Bahn oder auch der bloßen Verwaltung der ganzen Bahn auf Preußen dadurch zu verhindern, daß es zur rechten Zeit die Sächsische Strecke ankauft.

Die Entscheidungsgründe weisen zwar wiederholt darauf hin, daß der Sächsischen Regierung ihre Rechte aus dem Staatsvertrage ungeschmälert verbleiben sollen und sie daher nach Art. 14 nach wie vor in der Hand behalte, nach Verlauf der dreißigjährigen Frist die Sächsische Bahnstrecke anzukaufen und dadurch die Preußische Verwaltung und Betriebsleitung auf derselben zu beendigen. Allein bei diesem Argumente ist ein wesentliches Moment nicht beachtet. Von einer Beendigung der Preußischen Verwaltung der Bahn handelt es sich im Art. 14 nicht, sondern von einem Uebergange der Verwaltung und des Betriebes auf Preußen, wobei dann, was wohl zu beachten ist, nach Art. 14, Abs. 2, sobald dieser Uebergang eingetreten ist, die Verwaltung und der Betrieb der ganzen Bahn der Preußischen Regierung für immer verbleiben würde, selbst wenn später Sachsen die Sächsische Strecke ankaufen würde. Gerade um Diesem vorbeugen zu können, hat sich Sachsen im Art. 14 Abs. 1 und im Zwischensatze des Abs. 2 das oben S. 10 angeführte Recht vorbehalten (s. auch S. 10, Note 3). Dieses Recht würde schwer verletzt, wenn Preußen jetzt ohne Weiteres in die Verwaltung eintreten dürfte; durch den eingetretenen Nothstand wird blos die dreißigjährige Frist beseitigt, aber nicht jenes Recht Sachsens, zumal da durch die Ausübung desselben auch dem Nothstand abgeholfen würde, ohne irgend ein Recht Preußens zu verletzen.

Schon aus der vorstehenden Ausführung dürfte sich ergeben, daß der Sächsische Vorschlag dem Sinne und Geiste des Staatsvertrages weit mehr entspricht, als der Preußische, und daß er „an dem durch den Staatsvertrag geschaffenen Zustande nicht mehr ändert, als nach einem unbefangenen Ermessen durch die vorhandene Nothlage gefordert wird".

§ 17.

Zu allem Diesem kommt aber noch, daß, wie schon in dem Ausgeführten mehrfach berührt werden mußte, die Sächsische Regierung wirklich erhebliche Gründe hatte, der von Preußen beabsichtigten Maaßregel entgegenzutreten.

Die Entscheidungsgründe verneinen Dieses. Zunächst berufen sie sich darauf:

„Aus dem Inhalt der Uebereinkunft vom 5. Februar d. J. (des Preußischen Vertrages) ergebe sich von selbst, daß der Sächsischen Regierung durch den beabsichtigten Wechsel in Verwaltung und Betrieb der Bahn irgend welche, ihr bisher nicht obliegende, reelle Leistungen und Opfer nicht zugemuthet werden (davon unten), daß ferner in § 2 Abs. 3 jener Uebereinkunft ausdrücklich ausgesprochen sei, daß die Verwaltung durch die damit zu betrauende Preußische Behörde nach Maaßgabe der der Gesellschaft ertheilten Concessionen, also auf der Sächsischen Bahnstrecke nach Maaßgabe der Sächsischen Concession geschehe[8]); dazu komme das Anerkenntniß von Seiten Preußens, daß die der Sächsischen Regierung nach dem Staatsvertrage von 1872 zustehenden Rechte nicht geschmälert werden sollen."

Sie ziehen aus dem eben Angeführten die Folgerung: „Es handelt sich daher in der That lediglich um die Personalveränderung in der Verwaltung und in dem Betriebe der Eisenbahn".

---

[8]) Die Entscheidungsgründe führen den Inhalt des § 2, Abs. 3 des Preußischen Vertrages nicht vollständig an; er hat noch einen Zusatz, der doch wohl nicht ganz ohne Bedeutung ist. Der Absatz sagt „die Verwaltung geschieht nach Maaßgabe der der Gesellschaft ertheilten Concessionen und der von dem Handelsminister desfalls ergehenden Vorschriften".

Bleiben wir vorerst bei dieser auffallenden Folgerung stehen. Nach Dem, was die Entscheidungsgründe selbst zugeben, würde, wenn eine neue zahlungsfähige Privatgesellschaft bereit wäre, zur Rettung der Bahn ihren Betrieb zu übernehmen, es ganz von der freien Erwägung der Sächsischen Regierung abhängen, ob sie sich mit ihren auf dem Spiele stehenden Interessen einem solchen Unternehmen anvertrauen will (oben S. 9); in einem solchen Falle würde es sich dann allerdings „lediglich" um eine Personalveränderung in der Verwaltung und im Betriebe der Eisenbahn handeln, und doch soll nach den Entscheidungsgründen selbst in einem solchen Falle die Entschließung über die Concessionirung des Unternehmens für jede der beiden Regierungen, also auch für die Sächsische, eine ganz freie sein. Noch mehr muß Dasselbe gelten, wenn, wie im vorliegenden Falle, nicht eine Privatgesellschaft, sondern ein Staat es ist, welcher die Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der Bahn im Bereiche des Sächsischen Staatsgebietes bis in die Hauptstadt desselben verlangt. Hier sind die Interessen Sachsens noch bedeutsamer betheiligt und die von den Entscheidungsgründen ausgeführten Gründe in noch verstärktem Maaße entscheidend. Dadurch aber, daß der zu concessionirende Staat gerade derjenige ist, welcher den Staatsvertrag von 1872 mit Sachsen schloß, und daß im Preußischen Vertrage ausdrücklich ausgesprochen sei, daß die Verwaltung der Preußischen Behörde ganz nach Maaßgabe der der Gesellschaft ertheilten Concessionen zu geschehen habe, kann jenes Recht der völligen Freiheit der Zustimmung nicht beseitigt werden (s. § 14), zumal als die Ausübung des Aufsichtsrechtes über Verwaltung der Bahn und über Bahnpolizei bedenklicher und mit mehr Schwierigkeiten verknüpft ist, wenn es über eine andere Staatsbehörde ausgeübt werden soll (vgl. auch Note 8), als wenn es gegen eine bloße Privatgesellschaft ausgeübt wird.

Ergiebt sich schon hieraus, daß es sich im vorliegenden Falle keineswegs „lediglich von einer Personalveränderung" (d. h. von einer indifferenten Personalveränderung; denn dieses wird wohl in dem „lediglich" liegen sollen) handelt: so kommt noch als ganz entscheidend hinzu, daß durch den Preußischen Vertrag die Rechte Sachsens, welche ihm aus dem Staatsvertrage zustehen, wesentlich ver-

letzt würden, daß daher das Preußische Anerkenntniß, daß die der Sächsischen Regierung nach dem Staatsvertrage zustehenden Rechte nicht geschmälert werden sollen (welches auch im Schiedsspruch ausgesprochen ist), mit einer Nöthigung Sachsens zur Zustimmung in den Preußischen Vertrag in unlösbarem Widerspruch steht.

Daß der Sächsischen Regierung durch den Preußischen Vertrag Opfer zugemuthet werden, ergiebt sich schon aus den S. 14 f. hervorgehobenen Differenzen zwischen demselben und dem Staatsvertrage. Es wird genügen, hier das Wichtigste herauszuheben; auf ein Zweites werden wir unten, § 18, kommen.

Der Staatsvertrag spricht, wie schon oben ausgeführt werden mußte, im Art. 14 Abs. 1 und im Anfang des Abs. 2 entschieden aus, daß Verwaltung und Betrieb der Eisenbahn auf der Sächsischen Strecke nicht ohne die freie Zustimmung Sachsens in die Hand Preußens solle gelangen können; erst wenn Sachsen nicht zur gehörigen Zeit sich zum Ankauf der Sächsischen Strecke versteht, soll Preußen berechtigt sein, auch die Sächsische Strecke anzukaufen und die Verwaltung der ganzen Bahn erlangen und dann für immer behalten. Jenes Recht Sachsens würde daher schwer verletzt, wenn in der Verwaltung und Betreibung der ganzen Bahn eine Personalveränderung eintreten und diese Verwaltung sofort auf Preußen übergehen würde, ohne der Sächsischen Regierung zuzulassen, diesen Uebergang wenigstens für die Sächsische Strecke der Bahn durch Ankauf derselben auszuschließen; Letzteres würde aber der Fall sein, wenn Sachsen genöthigt würde, dem Preußischen Vertrage zuzustimmen. Sachsen hatte daher schon deshalb triftigen Grund, seine Zustimmung nicht zu geben.

Die Entscheidungsgründe aber sind anderer Ansicht. Sie berufen sich, anschließend an das S. 38 Angeführte noch darauf, „daß im Staatsvertrage Art. 14 Abs. 2 für einen gewissen Fall bereits die alleinige Verwaltung und Betriebsleitung auf der ganzen Bahn mit Einschluß der Sächsischen Strecke der Preußischen Regierung vertragsmäßig eingeräumt worden sei, eine Bestimmung, welche hier deshalb von Wichtigkeit sei, weil sie eine entscheidende Bestätigung dafür liefere, daß ein Uebergang der Verwaltung und des Betriebes

der gesammten Bahn auf die Preußische Regierung keine principiellen Bedenken der Sächsischen Regierung gegen sich gehabt habe, und weil daraus geschlossen werden dürfe, daß präsumtiv auch gegenwärtig solche Bedenken nicht obwalten werden. Wenn man sich 1872 für einen erst nach 30 Jahren in Aussicht genommenen besonderen Fall entschlossen habe, jene Einrichtung zu machen, so sei damit nicht nur im Allgemeinen die Zulässigkeit einer unter Umständen von Preußen allein zu übernehmenden Verwaltung der ganzen Bahn anerkannt, sondern auch der Ueberzeugung Ausdruck gegeben worden, daß die solchergestalt geführte Verwaltung, möchte es früher oder später dazu kommen, mit den Interessen der Sächsischen Regierung jederzeit vereinbar sein werde. Zwar meine die Sächsische Regierung, dem Art. 14 Abs. 2 könne die hier bezeichnete unterstützende Bedeutung nicht beigelegt werden, weil sie in dem vorhergesehenen Fall es in der Hand behalten habe, durch Gebrauchmachen von ihrem Ankaufsrechte den Eintritt der Preußischen Gesammtverwaltung auszuschließen, und deshalb die hierauf bezügliche Vergünstigung für das Sächsische Staatsinteresse unpräjudicirlich gewesen sei. Allein dagegen komme in Betracht, daß es sich hierbei um eine bei Abschluß des Staatsvertrages gar nicht vorauszuberechnende Eventualität gehandelt habe. Würde nach Ablauf von 30 Jahren Preußen sich zuerst für einen Ankauf der Bahn entscheiden, so hätte Sachsen, wenn der Schlußsatz des Art. 14 nicht in Wirksamkeit treten sollte, sich zum gleichzeitigen Ankauf der Sächsischen Bahnstrecke zu entschließen; ob aber ein solcher Entschluß, nach den dabei anderweit in Betracht kommenden Erwägungen, alsdann gerade als ein den Interessen Sachsens angemessener erscheinen würde, das habe zur Zeit des Staatsvertrages von 1872 unmöglich vorhergesehen werden können. Immer habe man sich also sagen müssen, daß der Schlußsatz des Art. 14 wegen der Möglichkeit, daß die nach Ablauf eines Menschenalters eintretende Sachlage von dem gleichzeitigen Ankauf abhalten würde, sehr leicht zur Anwendung kommen könne, und da man eben dieser Ungewißheit ungeachtet das im Schlußsatze des Art. 14 enthaltene Zugeständniß gemacht habe, so bestärke sich dadurch, daß ein Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn als eine nicht blos mögliche, sondern auch an sich un-

bedenkliche ins Auge gefaßt worden sei. Hiernach liege der von Preußen beanspruchte Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der Eisenbahn noch innerhalb des Umfanges der durch den Staatsvertrag für Sachsen begründeten Verpflichtung."

Bleiben wir zunächst bei dem Schlusse dieser Argumentation stehen, so wird es doch in der That ein großer Sprung im Schließen genannt werden müssen, wenn daraus, daß in *späterer Zeit* unter eingetretenen *anderen* Umständen die Sächsische Regierung es ihren Interessen angemessener finden kann, die Sächsische Strecke nicht anzukaufen, sondern es zur Anwendung des Art. 14, Abs. 2 kommen zu lassen, daß also der Uebergang der Verwaltung der Bahn auf Preußen als eine *Möglichkeit* ins Auge gefaßt wurde, gefolgert wird, daß von den Contrahenten des Staatsvertrages, namentlich also auch von Sachsen, dieser Uebergang als etwas *an sich Unbedenkliches* ins Auge gefaßt wurde. Die Sächsische Regierung hat sich ja ausdrücklich das Recht vorbehalten, diesen Uebergang durch Ankauf der Sächsischen Strecke zu verhindern; auf *ihr* Verlangen kam deshalb der erste Absatz und der Zwischensatz im zweiten Absatz in den Art. 14. Daraus ergiebt sich doch klar, daß ihr schon im Jahre 1872 der Uebergang der Verwaltung der zu bauenden Bahn auf Preußen nichts weniger als unbedenklich erschien. Allerdings mußte es ihr dabei als möglich erscheinen, daß, wenn es sich später um Ankauf der Sächsischen Strecke handeln würde, die Verhältnisse sich wesentlich geändert haben können, und daß unter diesen geänderten Verhältnissen es vielleicht ihren Interessen mehr entsprechen könnte, auf den Ankauf der Sächsischen Strecke zu verzichten und dem Betriebe der Bahn durch die Preußische Regierung nicht weiter entgegenzutreten. Allein daraus, daß sie sich eine solche Möglichkeit dachte, folgt doch in der That nicht, daß ihr überhaupt der Uebergang der Verwaltung der Bahn auf Preußen unter allen Verhältnissen unbedenklich erschienen sei; man kann höchstens sagen, er sei ihr für den Fall unbedenklich erschienen, wenn sie unter anderen Verhältnissen es ihrem Interesse entsprechender finden würde, die Sächsische Strecke nicht anzukaufen.

Ueberhaupt aber ist in der ganzen Ausführung ein entscheidendes Moment, auf welches Sachsen sehr mit Recht sich berufen hatte,

außer Acht geblieben, ein Moment, aus welchem sich unzweifelhaft ergiebt, daß das Argument, welches die Entscheidungsgründe aus Art. 14, Abs. 2 des Staatsvertrages ziehen, aus ihm nur sehr bedingt gezogen werden könnte. Die Bestimmungen des Abs. 2 sollen ja, wie ausdrücklich in ihm gesagt wird, nur dann zur Anwendung kommen, wenn Sachsen nicht zur rechten Zeit bereit ist, die Sächsische Strecke der Bahn anzukaufen; zu einem solchen Ankauf aber hatte es sich zur rechten Zeit bereit erklärt; damit fallen alle angeführten Folgerungen der Entscheidungsgründe. Auch ergiebt sich aus Art. 14, Abs. 2 keineswegs, daß ein Uebergang der Verwaltung der ganzen Bahn auf Preußen „keine principiellen Bedenken der Sächsischen Regierung gegen sich hatte"; sie hat nur „unter Umständen" die Zulässigkeit einer von Preußen allein zu übernehmenden Verwaltung der ganzen Bahn anerkannt, d. h. nur für den Fall, wenn sie ihren Interessen es für entsprechender halten würde, die Sächsische Strecke nicht anzukaufen; keineswegs aber hat sie der Ueberzeugung irgend Ausdruck gegeben, daß ein solcher Uebergang der Verwaltung „mochte es früher oder später dazu kommen, mit den Interessen der Sächsischen Regierung jederzeit vereinbar sein werde". Gerade daraus, „daß es sich bei Abschluß des Staatsvertrages um eine gar nicht vorauszuberechnende Eventualität handelte", folgt um so mehr, daß Sachsen triftige Gründe hatte, sich im Staatsvertrag für die Zukunft durch Art. 14, Abs. 1 ganz freie Hand vorzubehalten, um je nach der später eintretenden Sachlage entweder sich für den Ankauf der Sächsischen Strecke und damit für den Ausschluß der Preußischen Verwaltung derselben oder gegen den Ankauf jener Strecke zu entscheiden und dann dem Uebergang der ganzen Verwaltung der Bahn auf Preußen nicht weiter entgegenzutreten.

Nach allem Diesem kann durch die von den Entscheidungsgründen entwickelten Auslegungen des Staatsvertrages von 1872 eine Verpflichtung Sachsens, der sofortigen Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Eisenbahn zuzustimmen, in keiner Weise begründet werden.

§ 18.

B. Betreffend den Preußischen Ankauf der Bahn nach 15 Jahren (vgl. oben S. 28), so bestimmt der Vertrag, welchen Preußen mit der Actiengesellschaft schloß, in seinem § 10, wie schon S. 13 angeführt wurde, daß Preußen nach Ablauf von 15 Jahren jederzeit berechtigt sein soll, die Uebertragung des Eigenthums der ganzen Bahn gegen eine näher bestimmte, der Gesellschaft zu gewährende Gegenleistung zu verlangen. Die Frage, auf die es bei der Bedeutung dieses § 10 ankomme, wird von den Entscheidungsgründen dahin bestimmt: ob der Vorbehalt, „daß die Rechte der Sächsischen Regierung aus dem Staatsvertrage von 1872 nicht geschmälert werden sollen, ausreiche, um die rechtliche Stellung der Sächsischen Regierung den in Aussicht genommenen Veränderungen gegenüber zu wahren". Sie bejahen diese Frage.

Zur Begründung dieser Bejahung führen sie zunächst an:

> „Gehe man davon aus, daß die Sächsische Regierung den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn auf die Preußische Regierung für die nächsten 30, oder genauer für die nächsten 28 Jahre geschehen lassen müsse, so könne ein im Laufe dieses Zeitraums vor sich gehender Ankauf der ganzen Bahn durch die Preußische Regierung für sich allein weder die Rechte noch die Interessen der Sächsischen Regierung beeinträchtigen, sofern nur auf der Sächsischen Strecke der Betrieb nach Maaßgabe der Sächsischen Concession fortgeführt werde. Nur darauf habe die Sächsische Regierung einen unbezweifelten Anspruch, daß nach Ablauf der gedachten Frist ihr die Ausübung der im Staatsvertrag vorbehaltenen Rechte in ganz ungeschmälertem Umfange gewahrt bleibe."

Hiernach machen die Entscheidungsgründe die Bejahung der oben angeführten Frage ganz von der Prämisse abhängig, daß Sachsen den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn auf Preußen für die nächsten 30 (oder von jetzt an noch 28) Jahre geschehen lassen müsse. Diese allerdings wichtige Prämisse wurde oben S. 30 ff. sehr eingehend erörtert und widerlegt. Ist hiernach die Prämisse unrichtig und unhaltbar, so

muß auch die von den Entscheidungsgründen aus ihr gezogene Consequenz, die Bejahung jener Frage, fallen.

Ueberhaupt aber steht der § 10 des Preußischen Vertrages in entschiedenem Widerspruch mit dem Staatsvertrag und ebendadurch mit dem Rechte Sachsens.

Denn nimmt man die dreißigjährige Frist ungeachtet der durch den Nothstand eingetretenen Unfähigkeit der Actiengesellschaft, die Bahn zu erhalten, dennoch als fortgeltend an: so würde sie doch nicht blos für Sachsen, sondern auch für Preußen fortgelten; Preußen würde dann kein Recht haben, vor ihrem Ablauf, also schon nach 15 Jahren, die ganze Bahn anzukaufen, wodurch der Sächsischen Regierung die ihr durch den Staatsvertrag garantirte Möglichkeit, einen solchen Ankauf durch den Kauf der Sächsischen Strecke zu verhindern, entzogen würde. — Muß aber angenommen werden, daß durch den eingetretenen Nothstand, wegen dessen schon jetzt geholfen werden soll, die dreißigjährige Frist gefallen ist — und daß dieses der Fall ist, wurde oben nachgewiesen —: so fiel sie nicht blos für Preußen, sondern auch für Sachsen. Die Folge war dann, daß nun sofort der Art. 14 ohne jene Frist eintritt, also beide Regierungen zum Ankauf der in ihrem Gebiete liegenden Strecke in der Art befugt sind, daß wenn von der Preußischen Regierung die Preußische Strecke der Bahn gekauft wird, die Sächsische Regierung das Recht hat, durch gleichzeitigen Ankauf der Sächsischen Strecke den Kauf dieser Strecke durch Preußen und den Uebergang der Verwaltung derselben auf Preußen auszuschließen.

Daß hiernach der § 10 des Preußischen Vertrages in schroffem Widerspruch mit dem Staatsvertrage steht, wird unläugbar sein.

Auch selbst die Entscheidungsgründe scheinen einen solchen Widerspruch gefühlt zu haben. Sie bemerken, daß sich hinsichtlich des Ankaufsrechts der Bahn aus Art. 14, Abs. 1 des Staatsvertrages ein Zweifel erheben könnte. „Denn nach Art. 14, Abs. 1 sei die Sächsische Regierung berechtigt, die Sächsische Bahnstrecke von der Actiengesellschaft nach Maaßgabe des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen und damit für die Zukunft sich zugleich die Verwaltung und den Betrieb auf derselben Bahnstrecke zu sichern; mache aber vor Ablauf der dreißigjährigen Frist Preußen

von § 10 des Vertrages von 1877 Gebrauch, so sei dann die Lage nicht mehr unverändert die in Art. 14 des Staatsvertrages vorausgesetzte; die Preußische Regierung sei dann bereits Eigenthümerin der Sächsischen Bahnstrecke, und es bliebe der Sächsischen Regierung nur übrig, dieselbe ihr, der Preußischen Regierung, wieder abzukaufen; für solchen Fall scheine eine Ungewißheit darüber obzuwalten, ob und wie lange der Ankauf mit der Wirkung des Art. 14, Abs. 1 geschehen könne, wozu doch die Sächsische Regierung berechtigt bleiben müsse".

Diesen Zweifel suchen sie durch folgende Auslegung des § 10 des Preußischen Vertrages, die man wohl eine mehr als gewagte wird nennen müssen, zu beseitigen und zu lösen.

„Bei näherer Betrachtung stellt sich jedoch der aufgeworfene Zweifel als unbegründet dar. Erwirbt die Preußische Regierung auf Grund des § 10 des Vertrages vom 5. Februar 1877 das Eigenthum der Eisenbahn" (also der ganzen Bahn) „noch vor Ablauf der in § 42 des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838, sowie in Art. 14, Abs. 1 des Staatsvertrages von 1872 vorbehaltenen Frist" (von 30 Jahren), „so ist es rechtlich ganz so anzusehen, als hätte sie sich so früh, als es nach den oben genannten Bestimmungen von 1838 und 1872 zulässig war, für den Ankauf der Preußischen Bahnstrecke erklärt. Mit diesem Zeitpunkt steht dann der Sächsischen Regierung das Recht zu, ihrerseits sich für den Ankauf der Sächsischen Bahnstrecke mit der Wirkung des Art. 14, Abs. 1 des Staatsvertrages von 1872 zu erklären."

Der Wortsinn des zweiten Satzes dieser Stelle, den wir zum Theil gesperrt drucken ließen, erschien uns so auffallend, daß wir sehr im Zweifel waren, ob der Satz wirklich das behaupten will, was seine Worte besagen. Allein wir konnten einen von den Worten abweichenden Sinn in dem Satze nicht finden. Hiernach wird in den Entscheidungsgründen behauptet: wenn die Preußische Regierung vor Ablauf der 30 Jahre die ganze Bahn also mit der Sächsischen Strecke ankauft, so ist es rechtlich so anzusehen,

als hätte sie nach 30 Jahren sich für den Ankauf der Preußischen Strecke erklärt!

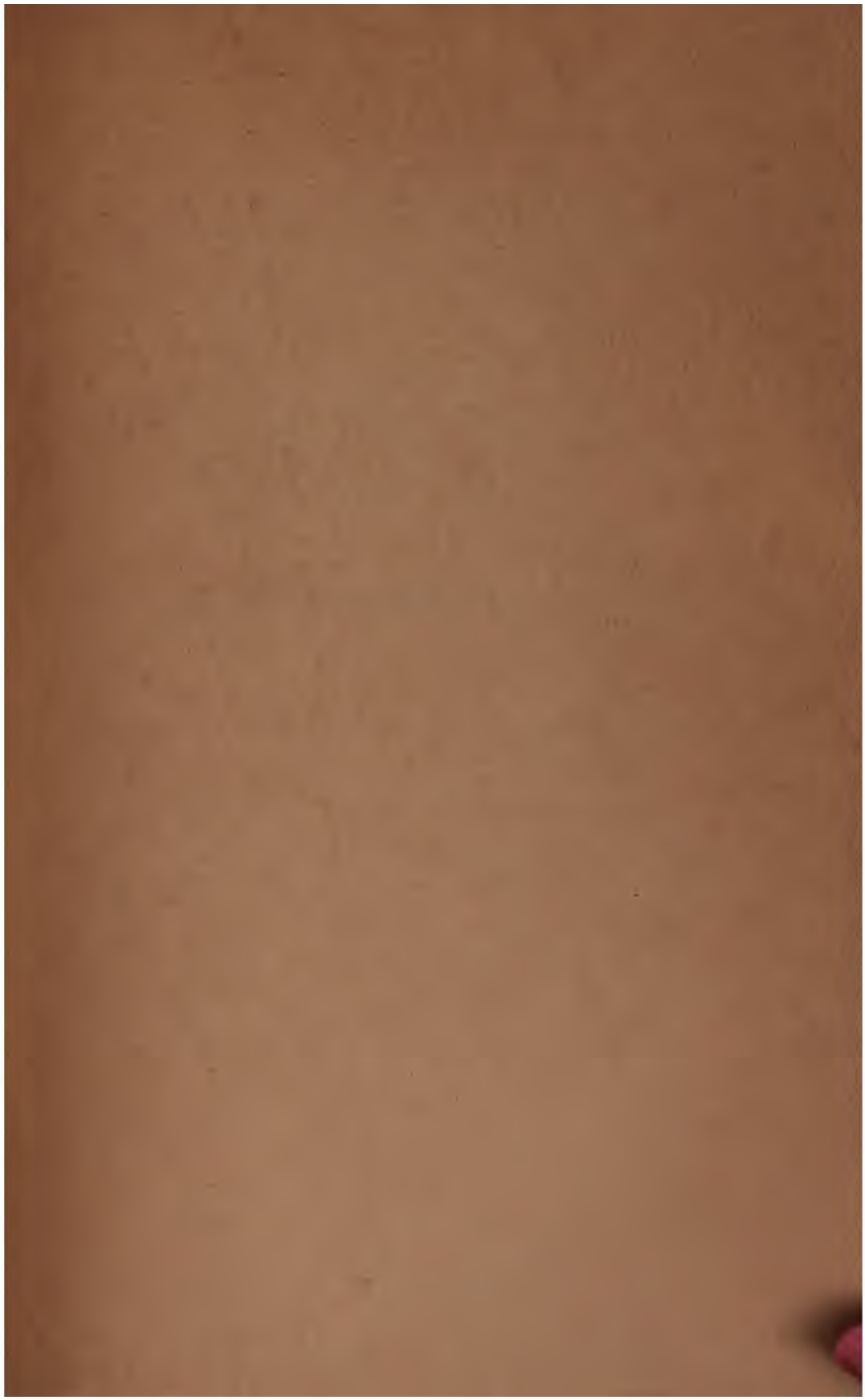
Einer Widerlegung dieser Behauptung wird es nicht bedürfen; ein Versuch aber, sie zu beweisen, findet sich in den Entscheidungsgründen nicht. Dabei ist nicht zu übersehen, in welchen Gegensatz die Entscheidungsgründe durch ihre Auslegung mit den Grundsätzen kommen, von welchen sie bei der Frage über den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes der ganzen Bahn ausgingen. Für den Ankauf der Bahn soll nach dieser Auslegung Preußen an die dreißigjährige Frist nicht gebunden, diese Frist soll für Preußen ganz aufgehoben sein, auch für die sofortige Uebernahme der Verwaltung der ganzen Bahn soll Preußen durch die Frist in keiner Weise gebunden sein, — und doch soll für Sachsen die Frist bestehen und maaßgebend sein; Sachsen soll nicht vor ihrem Ablauf die Sächsische Strecke ankaufen dürfen, außer wenn Preußen im Widerspruch mit Art. 14 des Staatsvertrages vor dieser Zeit sie mit der Preußischen Strecke gekauft hat, und wenn Preußen sofort, also vor Ablauf der 30 Jahre, die Verwaltung der ganzen Bahn übernehmen will, so soll doch Sachsen, wenn es sein Recht, durch Ankauf der Sächsischen Strecke dem Uebergang der Verwaltung derselben auf Preußen entgegenzutreten, ausüben will, an die dreißigjährige Frist (oder wenn Preußen nach 15 Jahren die ganze Bahn angekauft hat, an diese fünfzehnjährige Zeit) gebunden sein!

Nach Art. 14 des Staatsvertrages darf Preußen nicht die ganze Bahn, sondern zunächst nur die Preußische Strecke ankaufen, wenn Sachsen gleichzeitig bereit ist, die Sächsische Strecke zu kaufen; aber im Widerspruch damit soll nach § 10 des Preußischen Vertrages der Preußischen Regierung zunächst allein der Ankauf der ganzen Bahnstrecke nach 15 Jahren zukommen. Zwar soll dann nach der Auslegung des § 10, welche die Entscheidungsgründe geben, Sachsen das Recht haben, von Preußen die Sächsische Strecke zu kaufen (eine weder im § 10, noch im Schiedsspruch, sondern nur in den Entscheidungsgründen ausgedrückte Concession an die Sächsische Regierung für die Zukunft); allein durch den vollzogenen Preußischen Kauf der ganzen Bahn, also auch der Sächsischen Strecke, und den Uebergang des Eigenthums derselben auf Preußen wird nach dem

Ausgeführten schon an sich das Recht Sachsens verletzt. Wenn aber die Entscheidungsgründe dabei heraushoben, daß, falls die Sächsische Regierung von ihrem Recht, der Preußischen Regierung die Sächsische Strecke abzukaufen, Gebrauch machen sollte, ihr dann der Preußischen Regierung gegenüber ganz die Rechte zustehen, welche ihr im gleichen Fall der Eisenbahngesellschaft gegenüber zugestanden haben würden, und daß namentlich dann die Ankaufsbedingungen dem Art. 14, Abs. 1 des Staatsvertrages gemäß ausschließlich nach dem Preußischen Gesetz vom 3. November 1838 in der Weise sich bestimmen, daß die Berechnung des Kaufpreises ganz so gemacht werden müsse, als wenn die Actiengesellschaft bis zum Ablauf der dreißigjährigen Frist noch bestanden hätte und Eigenthümerin der Bahn geblieben wäre: so würde es sich, von Anderem abgesehen, noch sehr fragen, ob eine solche Berechnung möglich sein würde. Es wird jedoch nicht nöthig sein, noch auf diese Frage hier einzugehen.

Ueberhaupt gingen wir des wissenschaftlichen Interesses wegen so ausführlich auf die von § 11 an besprochenen, von den Entscheidungsgründen versuchten, Interpretationen des Staatsvertrages von 1872 ein; wegen der Streitfrage über die Verbindlichkeit Sachsens, dem von Preußen mit der Actiengesellschaft im Jahre 1877 geschlossenen Vertrage zuzustimmen, würde es nicht nöthig gewesen sein. Denn der Staatsvertrag von 1872 ist durch das Zusammenfallen seiner Voraussetzungen ganz gefallen, ein in den Entscheidungsgründen angenommener weiterer Vertrag aber, ein Vorvertrag, durch welchen Sachsen zur Zustimmung zu dem Preußischen Vertrag von 1877 verpflichtet sein soll, ist im Staatsvertrage nicht enthalten, und jedenfalls würde der Vorvertrag, den die Entscheidungsgründe in ihm finden wollen, unwirksam und ungültig gewesen sein.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



HE 3080 .B51 W12
Die Entscheidungsgrunde zu dem
Stanford University Libraries
3 6105 041 805 149